

LA VIE AU GRAND AIR



Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout / Fermes & Châteaux / Femina
Musica / Le Petit Magazine
9 & 11, Avenue de l'Opéra Paris

LA COUPE GORDON-BENNETT

Le premier départ (Voir pages 731 à 734).

DANS CE NUMÉRO:

Un hors-texte en couleur : BOUGOIN

Abonnements :

Paris et Départements .. 24 fr.
Etranger .. 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Hôtel-Restaurant de la Sangle
(Grand Pont de Meulan)
MEULAN-LES-MUREAUX
(Seine-et-Oise)



Admirable Terrasse sur la Seine
Le rendez-vous choisi des Chauffeurs

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

"L'ALBATROS"
H. BILLOUIN, Ingén.-const.
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuves de 4^e luxe, course et route, 2 à 6 chev. dep. 500 f.; d'occas. dep. 150 f.
Voitures Automobiles neuves et d'occas. 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement.
Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées.
PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03

ESSAYEZ TOUS
LE
NOUVEAU

PNEU CALMON
DÉPÔT
à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

AUTOMOBILES
MOTOBLOC

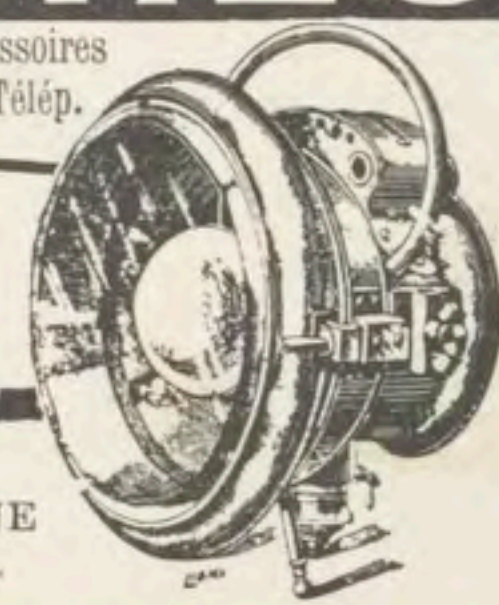
Les meilleures Voitures de tourisme

102, rue des Vivants BORDEAUX

AUTO-FOURNITURES

Concessionnaires pour Paris, Seine, S.-et-Oise, S.-et-Marne des Accessoires
d'Automobiles de la S^e Ind^{re} des Télép.
Concessionnaires
des Phares et Lanternes le ZENITH
Auto-Alarme WEBER
Automobiles HÉLIOS. — Moteurs MUTEL

HUSSENOT et RAYNAUD
39, Rue de la Boétie, Paris. 580.88



E. LAMBERJACK
SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS
F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

PRIME GRATUITE



Le Manuel des Valeurs à Lots
Françaises et Etrangères

Sous ce titre la *Finance Pratique* publie une brochure contenant chaque valeur : la date des tirages, le montant des lots, le taux de remboursement, le montant du revenu, etc. Cette brochure est envoyée gratuitement à tous les abonnés de la *Finance Pratique* (29^e année) l'abonnement est de 5 fr. par an, le titre exceptionnel 1000 abonnements seront acceptés au prix de 1 franc.
Envoyez donc de suite un franc à
DIRECTEUR de la *Finance Pratique*
1, Rue Saint-Georges, Paris, et vous recevrez ce journal pendant une année ainsi que sa Prime gratuite : *Le Manuel des Valeurs à Lots Françaises et Etrangères*.

FAUTEUILS DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, R. Hauteville
Les plus hautes récompenses
à l'Exposition de 1904

La Semaine Comique, par Henriot.



Routes Pyrénéennes.
— Qu'est-ce que vous lui enseignez, à votre fils ?
— A mendier... et vous, au vôtre ?
— Moi j'y ai appris à jeter des pierres dans les automobiles.



— Pas fatigué, après cette course de cent lieues à bicyclette.
— Non... tous les kilomètres je m'imaginai que je n'avais plus qu'un coup de pédale à donner pour arriver premier.



— Qu'est-ce qu'il a donc, enfin, ce pneu ?
— Il a 6.800 kilomètres dans son enveloppe ! et il est comme neuf.
— A quoi cela tient-il ?
— C'est un Continental, carbleu !



— Il y a certainement quelque corrélation entre les événements du Vésuve et ceux de San Francisco.
— Un circuit sous-européen et sous-américain, alors ?

MOTO
NAPHTA

PREMIERE ESSENCE DU MONDE
1^{er} Prix du Concours
de Carburants
de l'Automobile Club
de France

Nouveauté !!!
LES PLAQUES
et
Papiers de la
5, rue Laffitte, Paris. Tarif sur demande



Joseph BARDOU et Fils, à Perpignan

Pneu-Cuir
IMPERFORABLE

SANS PEUR

Pneu-Cuir
ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE
BEAU & C^{ie} 171, Cours Lafayette, LYON

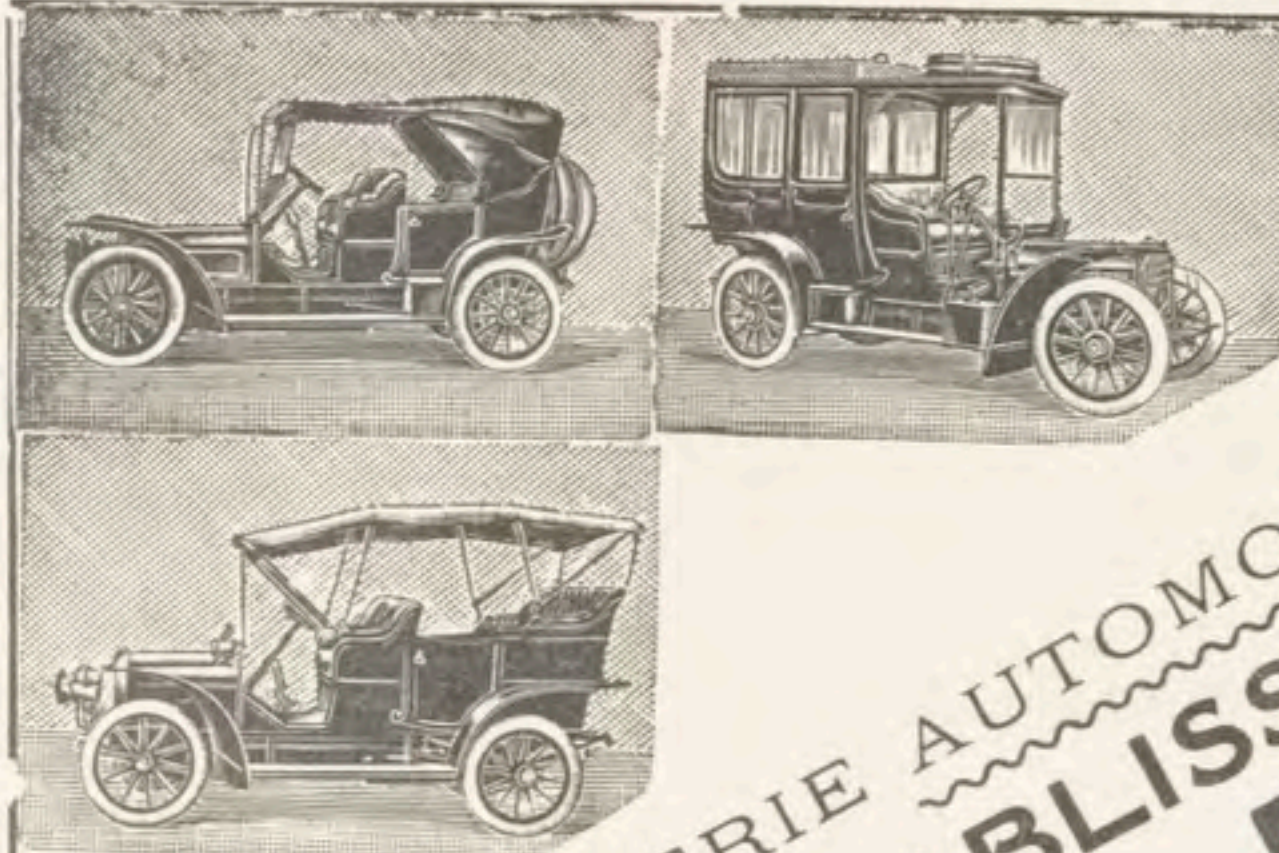
GARANTIE
LONDRES, BRUXELLES,
STRASBOURG, MILAN

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD

Conservation, Blanchiment des dents, Douceur délicate des lèvres et de la bouche
Prix : la boîte, 2 fr. 50 franco
Ces deux produits, composés en 1768 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulevard Bonne-Nouvelle, Paris.

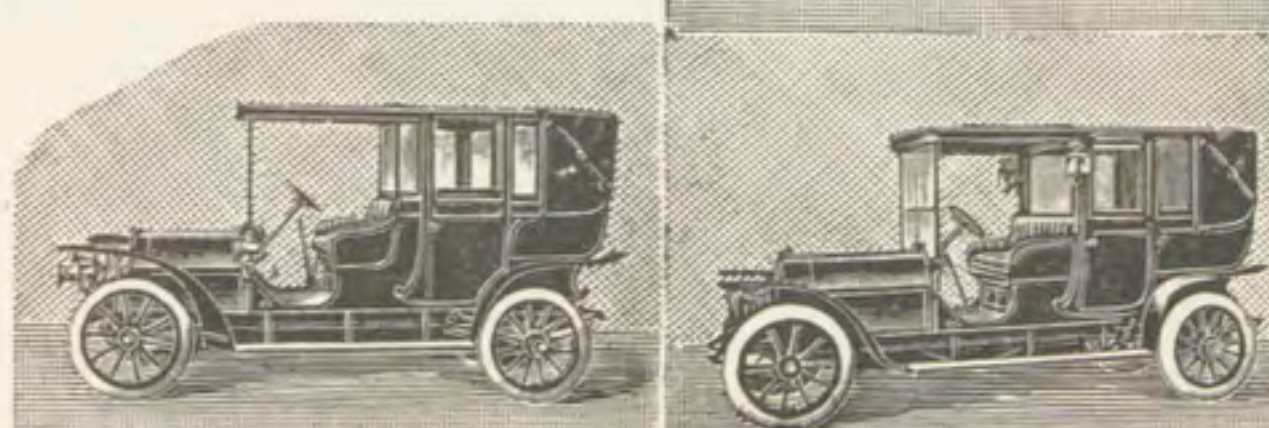
EAU DENTIFRICE CHARLARD

Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Recommandé par les Membres du Corps Médical



Adresse télégraphique
BUAT-SENLS

CARROSSERIE AUTOMOBILE DE LUXE
ÉTABLISSEMENTS
LEON BUAT
TÉLÉPHONE 1



DÉFIEZ-VOUS, M^{onsieur}

de l'action nocive du temps. — Prenez toute la nuit deux dragées de **ROMASTINE**.
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT l'écoulement des SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE l'APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun.

HERNIE GUÉRISSE

par le Nouveau BANDAGE
Accepté par la Société de Chirurgie
Recommandé par les Membres du Corps Médical
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible et ne supprime le ressort du dos et le sous-cuisse. Il peut se livrer à tous les travaux sans épreuve. Par sa pression constante il mène à la guérison. Envoi gratuit.
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Hippolyte.

PARFUM
FLORAMY
L.T. PIVER
PARIS

SANTAL MIDY
Inoffensif
Supprime Copahu, Cubé,
Liquides astringents,
et rapide des maladies
contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Hippolyte.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

6 Octobre 1906 N° 420

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS * Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens

PUBLICITÉ :

Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.



Cliché de notre envoyé spécial

(Plaque Lumière.)

LES SIX JOURS DE TOULOUSE

Le vélodrome du Bazacle avait organisé, du 24 au 30 septembre, une course de six jours par équipes de deux coureurs dans le genre de la célèbre épreuve américaine de Madison-Square. Le succès le plus complet était réservé à cette tentative, dont nous reparlerons la semaine prochaine, et qui fut marquée par un incident pénible. A la cinquante et unième heure, la caisse du Vélodrome « abandonna ». Après une entente entre les coureurs et la municipalité, il fut décidé que la course continuerait. Elle se termina par la victoire de l'équipe Georget frères, qui couvrit 3.212 kilom. 448 dans les 123 heures. Notre photographie représente Wattelier qui, prenant les fonctions de speaker, annonce au public la disparition de la caisse et du caissier.

LA COUPE VANDERBILT

Par C. FAROUX

L'épreuve internationale courue aujourd'hui mettra aux prises 18 voitures, parmi lesquelles 5 françaises, 5 italiennes, 5 américaines et 3 allemandes. L'histoire d'une Grande Epreuve. La Coupe Vanderbilt 1906 s'annonce comme un match franco-italien. Bref regard sur l'industrie américaine.

C'est le 8 janvier 1904 que W. K. Vanderbilt prit la résolution de créer une grande épreuve internationale à disputer sur le sol américain et dans laquelle chaque pays serait représenté par cinq véhicules. En raison de l'état des routes américaines, il fut assez difficile de trouver un circuit convenable; en fin de compte, les organisateurs, membres de l'American Automobile Association, fixèrent leur choix sur un itinéraire tracé dans Long Island.

Long Island, île située à l'est de New-York, est une sorte de villégiature pour les millionnaires new-yorkais. Le pays est sillonné de routes excellentes et larges, mais, en raison de la petitesse de l'île, on dut se contenter d'un circuit de 48 kilomètres au tour. Ce petit circuit fut accepté, faute de mieux; on ne devait pas tarder à reconnaître sa flagrante supériorité sur les longs itinéraires.

La Coupe se disputa pour la première fois le 8 octobre 1904: elle réunit 18 partants, mais les numéros allaient jusqu'à 19, la superstition étant si grande, de l'autre côté de l'Atlantique, qu'on n'avait voulu attribuer le numéro 13 à aucun concurrent.

Le lot comprenait 5 Mercedes (Campbell Muir, Arents, Hawley, Werner et Wormser); 3 Panhard-Levassor (Heath, Teste et Tart); 1 Bayard-A. Clément (Albert Clément), 1 Renault (Bernin); 1 de Dietrich (Gabriel); 2 Fiat (Wallace et Sartori); 2 Pope-Toledo (Welb Jay et Lytle), 1 Royal Tourist (Tracy); 1 Packard (Schmidt) et 1 Simplex (Croker). Ces cinq dernières voitures constituaient le team américain.

La victoire demeura longtemps incertaine, mais les hommes de tête furent toujours les Français. Au premier tour, Gabriel est premier suivi de Teste, Werner et Tart; dès le second tour, Werner, le plus sérieux adversaire de l'équipe française, est contraint d'abandonner. Teste prend alors le commandement et le garde jusqu'à la fin du quatrième tour, puis Heath le passe. Dès le sixième, une lutte ardente s'engage entre Heath et Albert Clément. Le jeune Français est même premier au neuvième tour, à moins de 50 kilomètres de l'arrivée, mais deux crevaisons le retardent, et il termine finalement second, à 1 m. 38 s. derrière Heath, qui faisait ainsi triompher la Panhard-Levassor, déjà victorieuse, deux mois auparavant, dans le Circuit des Ardennes Belges. Lytle (Pope Toledo) termina troisième, après quoi la course fut arrêtée. Il y avait, à ce moment encore, cinq voitures en course, dans l'ordre suivant: 4. Schmidt (Packard), 5. Campbell Muir (Mercedes), 6. Wormser (Mercedes), 7. Croker (Simplex), 8. Wallace (Fiat).

Les accidents avaient été nombreux: au troisième tour, la Mercedes d'Arentz s'était retournée, tuant le mécanicien Menzel; Welb Say avait tamponné un spectateur imprudent, qui mourut le lendemain; Hawley (Mercedes) avait brisé sa 90-chevaux contre un arbre; enfin Bernin (Renault) brisait son essieu arrière en passant en vitesse la voie ferrée.

Gabriel avait échappé à la mort par miracle. Il arrivait à toute vitesse à un passage à niveau au moment précis du passage d'un train. Gabriel accéléra, le mécanicien du train bloqua ses freins, et le Français eut le temps de passer quelques mètres devant la locomotive. N'empêche que son émotion avait été si forte qu'au contrôle suivant, le vainqueur de Paris-Madrid ne savait plus où il en était.

Le temps du vainqueur Heath, 5 h. 26 m. 45 s., pour un parcours total de 456 kilomètres, indiquait une moyenne de 83 kilom. 600 environ.

En 1905 Le chauvinisme américain s'était satisfait de la troisième place de Lytle, et les constructeurs yankees se remirent avec ardeur à la besogne. Pour la seconde Coupe Vanderbilt, les inscrits américains furent assez nombreux pour nécessiter des Eliminatoires. Parmi les cinq premiers qui pouvaient se croire qualifiés, les organisateurs décidèrent purement et simplement de remplacer le troisième, le quatrième et le cinquième par trois autres concurrents qui, bien que n'ayant pas terminé, avaient fait preuve d'une grande vitesse. D'ailleurs, une clause du règlement prévoyait cette mesure.

De la sorte, le lot américain, quand vint le jour de l'épreuve internationale comprenait 2 Pope-Toledo (Little et Dingley), 1 Christie (Christie), 1 White (White) et 1 Locomobile (Tracy). Les Pope-Toledo et la Locomobile nous étaient connues pour avoir participé à la dernière Coupe Gordon-Bennett, courue sur le célèbre Circuit d'Auvergne: l'une d'elles seulement avait pu terminer, et encore grâce à l'extraordinaire ténacité de Lytle.

En raison de la médiocrité américaine, tout l'intérêt de la seconde Coupe Vanderbilt résidait dans la lutte franco-italienne, et chacun se demandait si les Fiat seraient plus heureuses à Long Island qu'en France.

Les Européens furent représentés par Mercedes (Jenatzy, Foxhall Keene, Campbell et Warden), 5 Fiat (Lancia, Nazzaro, Cedrino, Sartori et Chevrolet), 2 Darracq (Hémery et Wagner), 1 Panhard-Levassor (Heath), 1 Renault (Sizsz) et 1 de Dietrich (Duray). Au total, y compris les Américains, 19 concurrents.

Dès le début, Lancia mena à son habitude un train foudroyant et garda le commandement pendant plus de 300 kilomètres. Jenatzy et Sizsz s'étaient épuisés à le suivre. Au septième tour, Lancia avait plus de 20 minutes d'avance sur le second, Heath, quand une collision avec Christie, dont l'Américain fut victime non responsable, vint immobiliser la Fiat pendant plus d'une demi-heure. Heath parut alors devoir gagner, mais Hémery dans une merveilleuse fin de course vint le prendre de vitesse et le battit finalement d'un peu plus de 3 minutes.

Tracy sauva la face en prenant la troisième place par 2 minutes devant Lancia bien revenu.

La course fut arrêtée après cette quatrième arrivée; à ce moment 4 voitures roulaient encore et se trouvaient dans l'ordre suivant: 5. Sizsz

(Renault), 6 Nazzaro (Fiat), 7. Duray (de Dietrich), 8. Sartory (Fiat). Le temps d'Hémery était de 4 h. 36 m. 8 s. pour les 453 kilomètres de l'épreuve: d'où une moyenne de 98 kilom. 500 environ.

La troisième Coupe Vanderbilt sera probablement encore un match franco-italien. La course de cette année réunira un lot de grande valeur. A l'heure où paraîtront ces lignes le départ sera donné à 18 concurrents dans l'ordre suivant:

1. Le Blon (Thomas), 2. Heath (Panhard-Levassor), 3. Jenatzy (Mercedes), 4. Lancia (Fiat), 5. Lawell (Fraye-Miller), 6. Fitz Shephard (Hotchkiss), 7. Luytgen (Mercedes), 8. Nazzaro (Fiat), 9. S. Tracy (Locomobile), 10. Wagner (Darracq), 11. Foxhall Keene (Mercedes), 12. Cagno (Itala), 13. Harding (Haynes), 14. A. Clément (Bayard-A.-Clément), 15. Weillschott (Fiat), 16. Christie (Christie), 17. Duray (de Dietrich), 18. Fabry (Itala).

Soit, en récapitulant, 5 voitures françaises, 5 italiennes, 5 américaines et 3 allemandes.

Les trois Mercedes courent un peu en enfants perdus, en raison de la récente décision de M. Charley de se désintéresser des épreuves de pure vitesse. Il peut cependant se faire que Jenatzy retrouve un peu de sa veine d'antan.

Le lot américain est bien disparate: la Locomobile de Tracy a fait aux Eliminatoires 87 de moyenne et ne peut espérer dépasser le 90. On s'attend de l'autre côté de l'Atlantique à une belle marche de la Thomas qui est confiée à l'excellent Le Blon, mais ce n'est là qu'un espoir. Harding et Christie n'ont que des voitures de tourisme munies de carrosseries de course; enfin la Frayer-Miller a fait trop mauvaise figure aux Eliminatoires pour qu'on puisse en faire une concurrente sérieuse.

Elle est cependant pourvue d'un moteur de conception excellente (refroidissement par l'air) dont le rendement est très élevé, mais si habile que soit M. Frayer, il a dû se rendre compte que ce n'est point chose si aisée que d'établir du premier coup une 110-chevaux, alors qu'on n'a jamais construit que des 24-chevaux de tourisme.

D'ailleurs, les Américains, qui avaient fait cette année un très gros effort, semblent avoir fait leur deuil de la première place. Il est assez logique de penser que tout l'intérêt de la lutte résidera dans la compétition franco-italienne.

Sur le papier, les Français paraissent imbattables, mais les hasards de la route sont si grands...

Les Fiat sont confiées à des conducteurs de premier ordre et ont prouvé dans la Sarthe qu'elles étaient toujours dangereuses.

Quant aux Itala, leur performance dans le Grand Prix de l'A. C. F. fut trop mauvaise pour être exacte: elles bénéficieront d'une sérieuse mise au point et j'espère qu'elles sauront défendre brillamment les intérêts italiens.

Cependant, en dernière analyse et tout bien considéré, on ne peut faire autrement que de pronostiquer une victoire française. Parmi nos représentants, Duray a enlevé le Circuit des Ardennes Belges et peut espérer faire le double event comme le firent avant lui Heath en 1904, Hémery en 1905.

L'industrie américaine En France, où l'Amérique est si peu connue, on affecte de faire fi de la construction automobile américaine. Je n'ai jamais bien compris cet état d'esprit ni le dénigrement systématique auquel certains de nos confrères, animés de bons sentiments, se livrent à l'égard des performances d'outre-Atlantique. L'un d'eux allait récemment jusqu'à écrire que la 110-chevaux Locomobile ne valait rien, puisqu'elle avait simplement fait du 87 de moyenne, alors que les voitures de tourisme avaient fait du 78 dans la Coupe Liedekerke. La conclusion est inattendue et fait sourire.

Il ne faut pas s'aveugler sur la réalité du danger américain; un peu de mémoire devrait suffire à nous rendre plus circonspects. Dans toutes les industries mécaniques, qu'il s'agisse de machines agricoles ou de locomotives, d'armes de guerre ou de montres, l'industrie américaine nous fournit le monde entier. Rien ne s'est créé chez elle, tout s'y est intentionnellement développé: il en sera de même dans l'automobile.

Les Américains, si nous ne savons pas lutter contre eux, nous vendront des voitures; ils nous ont bien vendu des locomotives, et cependant l'énorme supériorité des locomotives françaises est universellement reconnue.

Cette jeune Amérique, à tout prendre, n'a peut-être sur la vieille Europe qu'une supériorité, qui est précisément d'être jeune. On ne saurait nier toutefois ce que l'âme américaine a retenu et sans doute conservera toujours de traits ou de caractères anglo-saxons, tels que l'amour du gain, l'esprit pratique d'entreprise, la curiosité des faits, l'exclusivisme dédaigneux, le mépris de l'étranger. Cependant, pour reprendre une formule bien connue, l'argent, de l'autre côté de l'Atlantique, n'est pas un but, mais un moyen. L'ardeur que l'Américain met à le poursuivre se trouve ainsi ennoblie et décuplée. Il n'y a point de tâche trop pénible, ni de labeur trop rude pour un homme animé de ces sentiments; aucune considération ne l'arrête quand l'espoir du succès est au bout. Les grands risques, il ne les redoute pas, car il commence tout seul sa fortune, et la ruine n'est pour lui que le retour à une situation qu'il a connue et dont il a déjà su sortir. Quant aux difficultés, il espère toujours les vaincre, il s'en fait même une sorte de jeu. Entre la pente abrupte et le chemin sinueux qui monte aux sommets de la fortune, il choisit la pente abrupte parce qu'elle est plus courte et que la vie est brève.

C. FAROUX.

Les Concurrents de la Coupe Vanderbilt

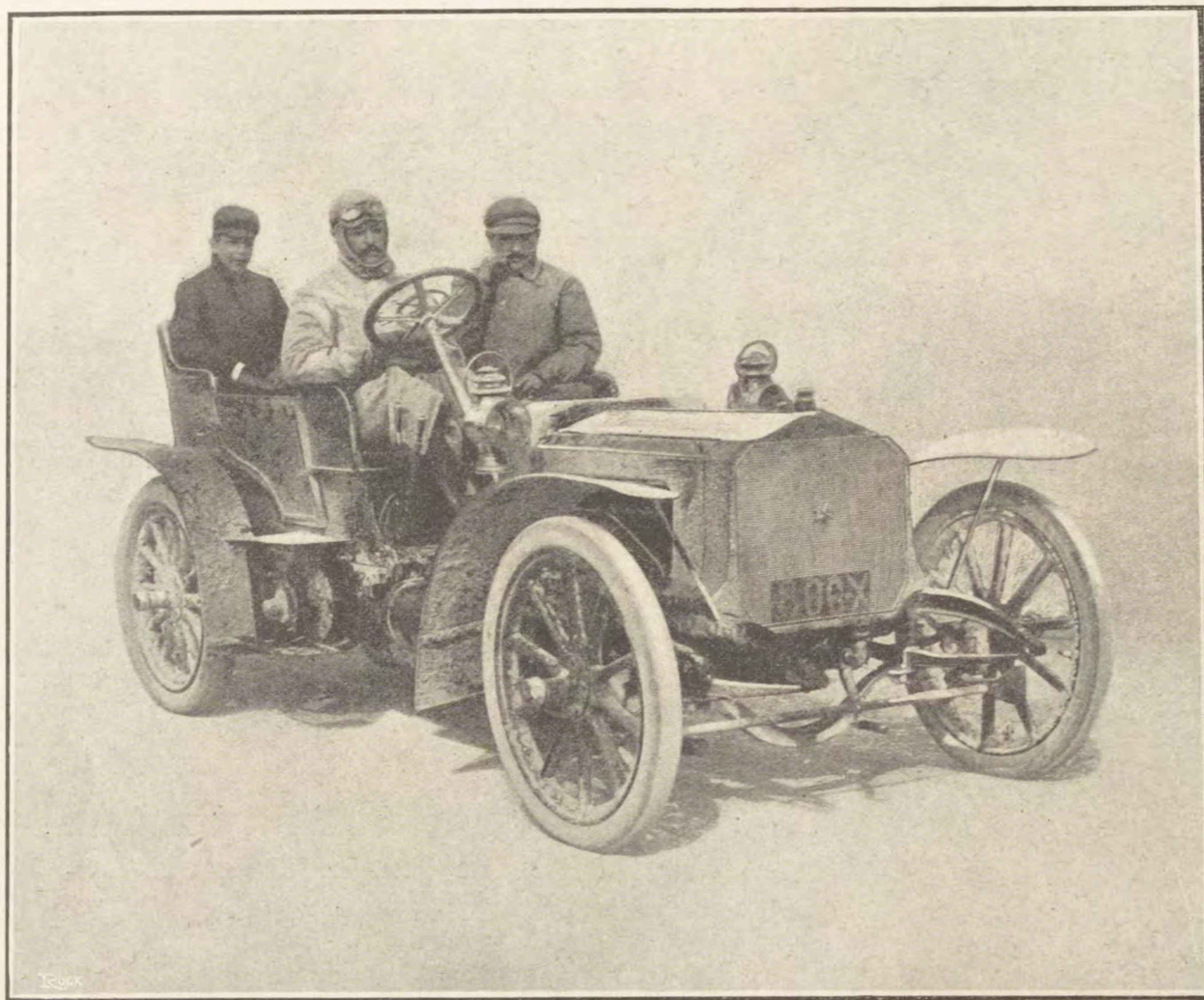


1. Cagno (Italie), sur Itala. — 2. Albert Clément (France), sur Bayard-Clément. — 3. Jénatzy (Allemagne), sur Mercedes. — 4. Foxhall Keene (Allemagne), sur Mercedes. — 5. Weillschott (Italie), sur Fiat. — 6. Fabry (Italie), sur Itala. — 7. Le Blon (Amérique), sur Thomas Flyer. — 8. Duray (France), sur Lorraine-Diétrich. — 9. Joe Tracy (Amérique), sur Locomobile. — 10. Lancia (Italie), sur Fiat. — 11. Fitz Sheppard (France), sur Hotchkiss. — 12. Lowell (Amérique), sur Frayer-Miller. — 13. Christie (Amérique), sur Christie. — 14. Nazzaro (Italie), sur Fiat. — 15. Heath (France), sur Panhard-Levassor. — 16. Wagner (France), sur Darracq.

C'est aujourd'hui, samedi, que se dispute la dernière grande épreuve internationale d'automobiles de l'année, la Coupe Vanderbilt. Nous sommes représentés par nos meilleurs conducteurs, dans cette course qui semble devoir se réduire à un duel franco-italien.

LE MEETING DE PROVENCE

Suite naturelle et logique du meeting du mont Ventoux, le meeting de Provence a connu le même insuccès et pour les mêmes causes



Gasté, au meeting de Salon.

Sur sa voiture Radiat, classée première dans sa catégorie, dans la Coupe Rothschild, et deuxième, dans le kilomètre lance et au Ventoux, derrière une voiture beaucoup plus forte.

TENU deux jours après le meeting du mont Ventoux, et sur la route classique, la route aux records, la route idéale d'Arles à Salon, le meeting de Provence réunit, cela se conçoit, les mêmes engagés. Il en résulte tout naturellement que le succès ou l'insuccès du premier l'affecte lui-même, et cette année, l'intérêt fut assez restreint. Le programme comporte deux épreuves : l'une sur cinq kilomètres, l'autre sur le kilomètre départ lancé. Deux classes sont prévues : Vitesse et Tourisme.

En vitesse, Collomb et sa Rochet-Schneider ont encore fait walk-over. Dans la catégorie motocyclettes de vitesse, Giuppone et sa Griffon pulvérisèrent les records locaux, établis l'an dernier par Demeester, également sur Griffon.

Côté voitures de tourisme, la lutte a été vive, non pas dans la catégorie au-dessus de 20.000 francs, où la 70-chevaux Rochet-Schneider de Taddeoli se trouvait seule, mais dans les deux catégories au dessous.

Mottard (La Buire) prend la première place dans les deux épreuves, battant assez difficilement la Berliet de Fabre, qui avait 20 millimètres de moins d'alsage.

Cette 40-chevaux Berliet a d'ailleurs soutenu du 105 de moyenne dans l'épreuve des cinq kilomètres : Mottard lui prend seulement une douzaine de secondes.

Dans la catégorie 9 à 14.000 francs, Mieusset et Radia s'entrebattent, le dernier avec Gasté, enlève la Coupe Rothschild : la voiturette Alcyon, les tri-cars, Buchet et Griffon font également des courses excellentes. Griffon double, dans la catégorie motocyclettes de tourisme, son grand succès de la classe vitesse.

Il serait vraiment dommage que disparût cette réunion de Salon : pour la conserver, les organisateurs devront se concerter avec ceux de la course du Ventoux et remanier profondément le commun règlement.

C. FAROUX.

NOTES DES ÉDITEURS

Les grandes épreuves sportives sont à présent à peu près terminées ; la *Vie au Grand Air* va commencer sa campagne d'hiver.

L'actualité devenant moins absorbante, nous pourrions, sans négliger pour cela les épreuves cyclistes, athlétiques ou hippiques de la semaine, consacrer plus de place aux articles de Magazine. Nous en profiterons pour offrir à nos lecteurs des études techniques, des opinions et des visions sur tous les sports en France et à l'étranger, accompagnées d'une documentation photographique claire et précise.

Nous continuerons à suivre la classification en 3 sections adoptée par nous depuis le commencement de l'année et qui a obtenu l'approbation de tous nos lecteurs : Sports Mécaniques, Sports Athlétiques, Sports Hippiques et Cynégétiques.

Pour mener à bien ce programme, nous nous sommes assuré une collaboration de premier ordre, groupant une phalange d'écrivains sportifs appréciés et réputés :

Ernest Archdeacon
Alphonse Berget
Fernand Bidault
Marcel Boulenger
Victor Breyer
Baron de Caters (Saint-Georges)
Chevreux
Comte de Comminges
Robert Coquelle
Pierre de Coubertin
Duc Decazes
Robert Dieudonné
Laurent Drevet
Raoul Fabens
C. Faroux
Jacques Faure
Capitaine Ferber

L. de Fleurac
G. Flouest
P. Hamelle
De Lafargue-Tauziat
Georges Le Roy
Marquis de Mauléon
Paul Méglin
Jacques Miral
Jacques Mortane
Comte Mortimer-Megret
A. Pecqueux
J. Joseph-Renaud
Maurice Romanet
Henry Spont
R. Tampier
Comte de La Vaulx
Marcel Viollette.

Nous commencerons le 15 octobre une série de concours des plus amusants, dotés de beaux prix et qui rencontreront, nous en sommes certains, un grand succès auprès de nos lecteurs.

A partir de la même date, nous donnerons tous les quinze jours un hors-

texte en couleur continuant la série des célébrités sportives qui a déjà trouvé le meilleur accueil. Nous publierons ainsi les portraits de :

Briat, Siret, Fantou, Kramer, Walthour, Guignard, Doherty, capitaine Crousse, Burgess, miss Kellermann, Ripault, Duray, Albert Clément, Dillon-Kavanagh, capitaine de La Falaise, Woodland, Alec Carter, Parfremont, de La Vaulx, Jacques Balsan, etc., etc.

C'est ainsi que nous donnons, aujourd'hui, un hors-texte en couleur représentant Bougoin, le héros de la traversée de Paris à la nage, de 1906.

Dans nos autres publications, à signaler les progrès réalisés dans chaque numéro de *Je sais tout*, dont le dernier volume est vraiment incomparable ; *Femina* annonce également toute une série d'attractions sur lesquelles nous reviendrons. Enfin, *Fermes et Châteaux*, ce complément indispensable de la *Vie au Grand Air*, poursuit sa magnifique carrière et continue à être la plus belle et la plus pratique revue illustrée du monde entier.

Un de nos plus fidèles abonnés, M. Dumesnil, nous écrit pour nous recommander d'accentuer la « netteté » de nos illustrations.

Certes, nous aurions mauvaise grâce à soutenir que nous n'avons jamais à regretter, sur l'ensemble de notre tirage, la malfaçon de quelques numéros ; les journaux illustrés qui soutiendraient le contraire seraient mal venus de le faire. Mais nous avons cependant la prétention de croire que nous arrivons dans cet ordre d'idées à une moyenne honorable, étant donné les difficultés que nous avons pour suivre l'actualité.

De plus, il faut tenir compte de ceci : nous évitons toujours soigneusement de trop retoucher la photographie, afin de lui laisser son caractère sportif et de ne pas la transformer en document pour catalogue industriel. Il faut que le public ait l'impression de la vie, et lorsque le temps est sombre ou lorsqu'il a plu, il nous est bien difficile de représenter nos chauffeurs, nos cyclistes, nos chevaux ou nos athlètes baignés dans du soleil.

Toutefois, nous remercions M. Dumesnil de son observation et nous allons tâcher de lui donner entière satisfaction.

Pierre LAFITTE et Cie.

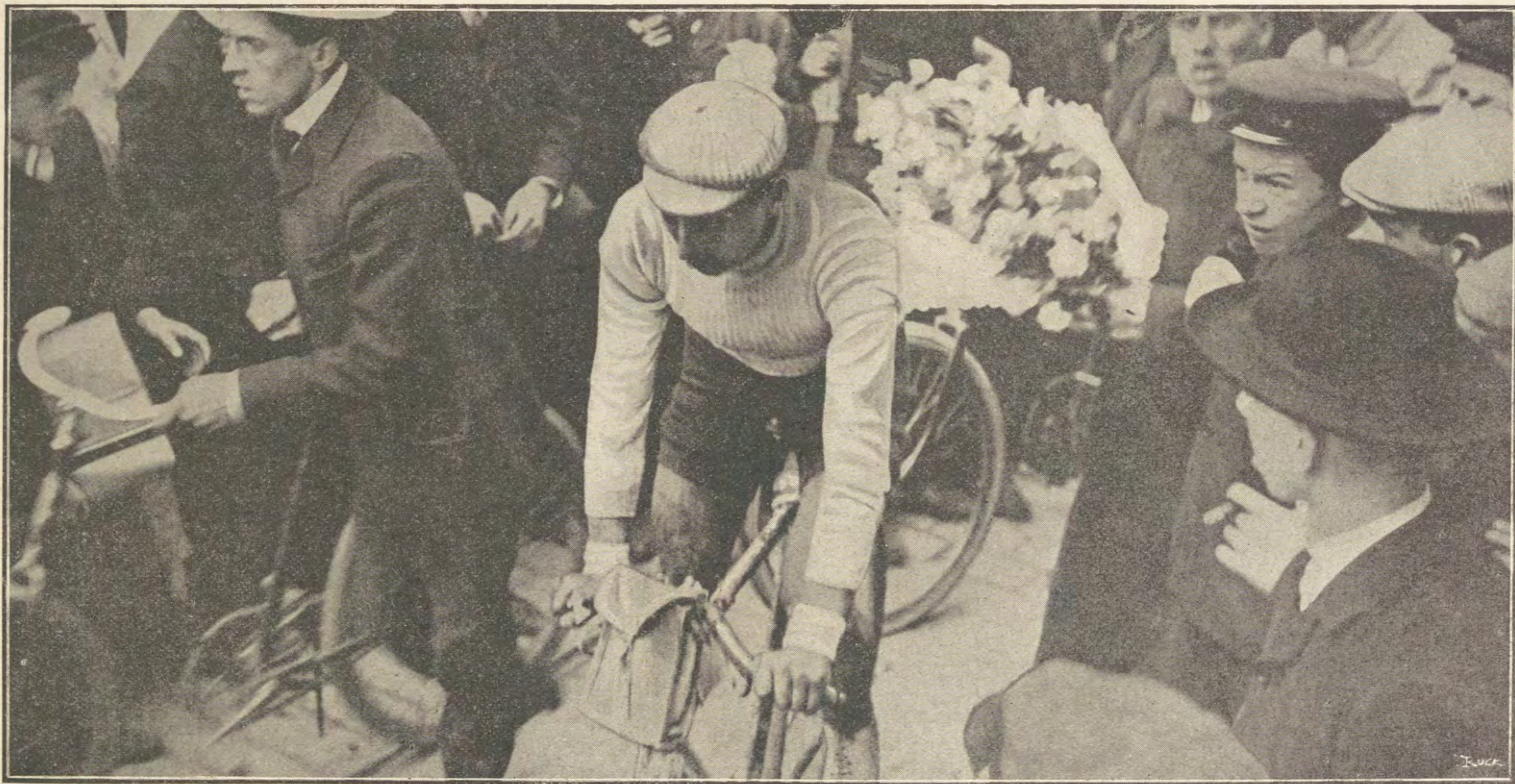
✠ Les Championnats de France en Couple ✠



1. L'équipe de la Société Nautique de la Basse-Seine (Delaplane, Deltour, Doyen, Echard), gagnante du Championnat de France, à quatre de couple. — 2. L'équipe de la S. N. B. S., gagnante du Championnat à huit de couple.

Les Championnats de France en couple, disputés dimanche, dans le bassin de Courbevoie-Asnières, ont été un nouveau succès pour la Société Nautique de la Basse-Seine, qui a remporté les deux épreuves à quatre et à huit. L'épreuve à huit débutants a été courue, mais le prix réservé.

✠ LA COURSE PARIS-TOURS ✠



L'arrivée du vainqueur, Petit-Breton, au Contrôle de Blois.

La dernière grande épreuve cycliste sur route de la saison s'est courue le 30 Septembre sur le parcours Paris-Tours. La course se disputa de bout en bout et ce n'est qu'à l'emballage, au vélodrome de Tours, que Petit-Breton s'assura la première place, par un quart de roue sur Trousselier; Cornet était troisième, devant Christophe. Petit-Breton, sur bicyclette Clément, munie de pneus Dunlop, a couvert les 241 kilomètres du parcours en 7 h. 55 m., soit une moyenne de 30 kilom. 441 à l'heure.

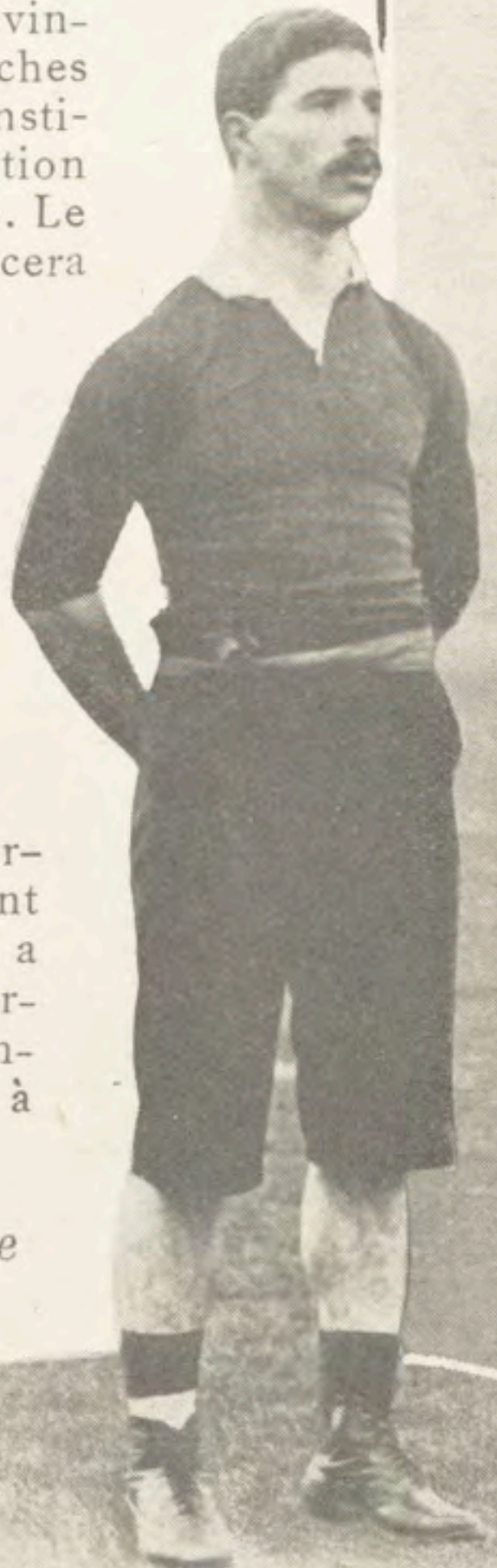
UNE ÉQUIPE DE RUGBY SUD-AFRICAINE

C'est un team sud-africain qui prendra cette année la place des Néo-zélandais.

L'ANGLETERRE possède depuis quelques jours un quartet de joueurs de rugby, venus des provinces sud-africaines. Les matches que leur équipe jouera constitueront la grande exhibition de la saison qui commence. Le team sud-africain remplacera celui des Néo-Zélandais, de troublante mémoire. Comme ce dernier, il rencontrera les meilleures équipes d'outre-Manche; et nous le verrons probablement à Paris, pour continuer une excellente tradition.

Pendant son entraînement, le team nouveau venu s'est entouré d'un certain mystère, naturellement plein de promesses. On a suivi ses ébats sur divers terrains prêtés par les clubs anglais, particulièrement à

Paul Roos, capitaine de l'équipe sud-africaine.



Une série de passes interrompue.

De gauche à droite, B. de Villiers, J. Louther, D. Mare, tous trois faisant partie de la ligne des trois-quarts.

On a, bien entendu, interviewé leur capitaine, Paul Roos, le brillant avant de la province de l'Ouest, qui exerce la fonction de professeur au collège Victoria. Il a répondu avec discrétion, comme il convient à un visiteur, « qu'il n'avait jamais prétendu que son équipe valût celle des Tout-Noirs, mais qu'il espérait cependant la voir se comporter très bien ». Il considère son team comme étant de réelle valeur, ce qui n'est point étonnant, puisqu'il est composé des meilleurs joueurs de la région. Le manager de l'équipe, M. Carden, en dit encore moins long, mais il laisse entendre qu'il est plein d'espoir.

Individuellement, les hommes du team sud-africain ont des qualités qui rendent leur ensemble redoutable. L'arrière, A. Burmeister, est habile à trouver la bonne place et ses coups de pied de touche ont une belle précision. Les trois-quarts constituent une ligne remarquable. J.-A. Louther, J. Le Ronse, J. Krige, tous trois de la province de l'Ouest, sont de bons coureurs, et le premier nommé est détenteur d'un sprint étourdissant qui promet aux spectateurs de jolies émotions. J.-G. Hirsch, de la province de l'Est, est surtout bon dans l'attaque : ce joueur était à Cambridge en 1904. L'impression produite au centre de la ligne par S.-C. de Melker, de Grignaland-Ouest, a été très forte; cet équipier qui a gagné de bonne heure sa cape d'international, appartient à une véritable famille de footballeurs, puisque trois de ses frères ont reçu la cape sud-africaine.

Les demis, Harold Carolin, de l'Ouest, et D. Marc, du Transvaal, sont vites et résolus; le second surtout est un joueur inquiétant pour l'adversaire.

La ligne d'avants, suffisamment lourde, est très mobile. On y remarque A.-F. Burdett, P. Le Ronse, J.-W.-E. Rzaï et surtout le capitaine, Paul Roos, un splendide joueur de mêlée. Très rapides à tomber sur les adversaires, ces hommes ne le sont pas moins à se mettre en mêlée. Souhaitons ardemment qu'ils viennent nous donner une démonstration pratique de ce principe que nos joueurs comprennent tous mais n'appliquent jamais. FERNAND BIDAULT.



La ligne des avants.

De gauche à droite, Dancel, P. Rud, W. Niell, Brink, accomplissent une série de passes.

Richmond. Mais comme l'équipe ne se livrait qu'à des exercices préparatoires, jouant à six avants, il a fallu se borner à constater que ses joueurs étaient adroits et puissants, que leurs coups de pied tombés étaient précis et les passes de leurs tiers-quarts remarquables. On en a conclu que tout cela constituait un lot excellent, sans qu'on pût se rendre compte au juste en quoi il excellait.

On a cru cependant s'apercevoir qu'ils n'arrêtaient pas toujours avec assez d'intrépidité et que leurs trois-quarts avaient des tendances à perdre la notion de leur place.

Les hommes du team sud-africain ne peuvent être, au physique, comparés aux Néo-Zélandais. Ils n'ont point cette taille impressionnante des joueurs coloniaux ni, dans l'ensemble, leurs étonnantes qualités de vitesse. Mais on a remarqué qu'ils avaient des biceps très développés, ce qui est sans doute une compensation.



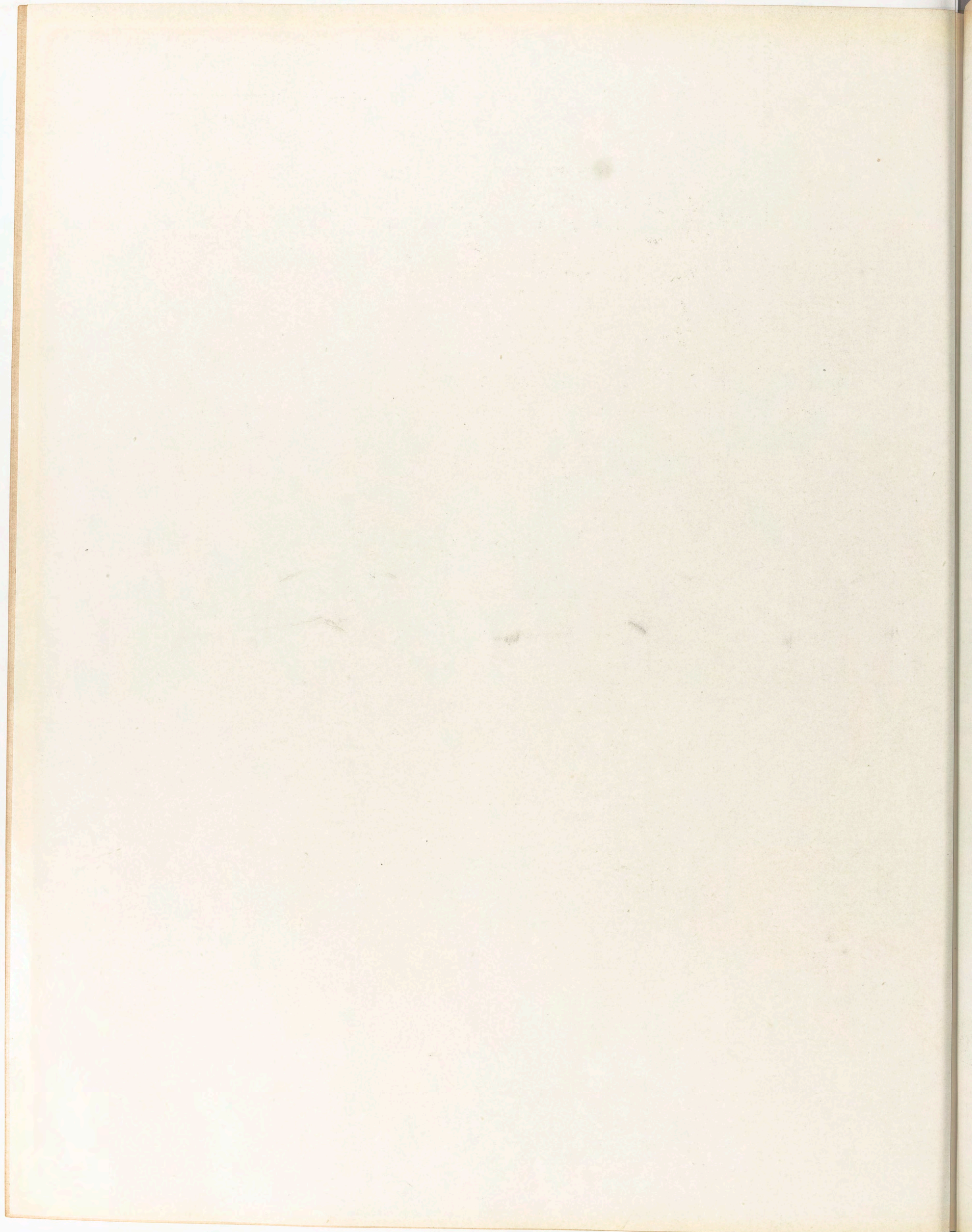
Un coup de pied placé.

B. de Villiers essaie un but, le ballon étant tenu par D. Morkel.

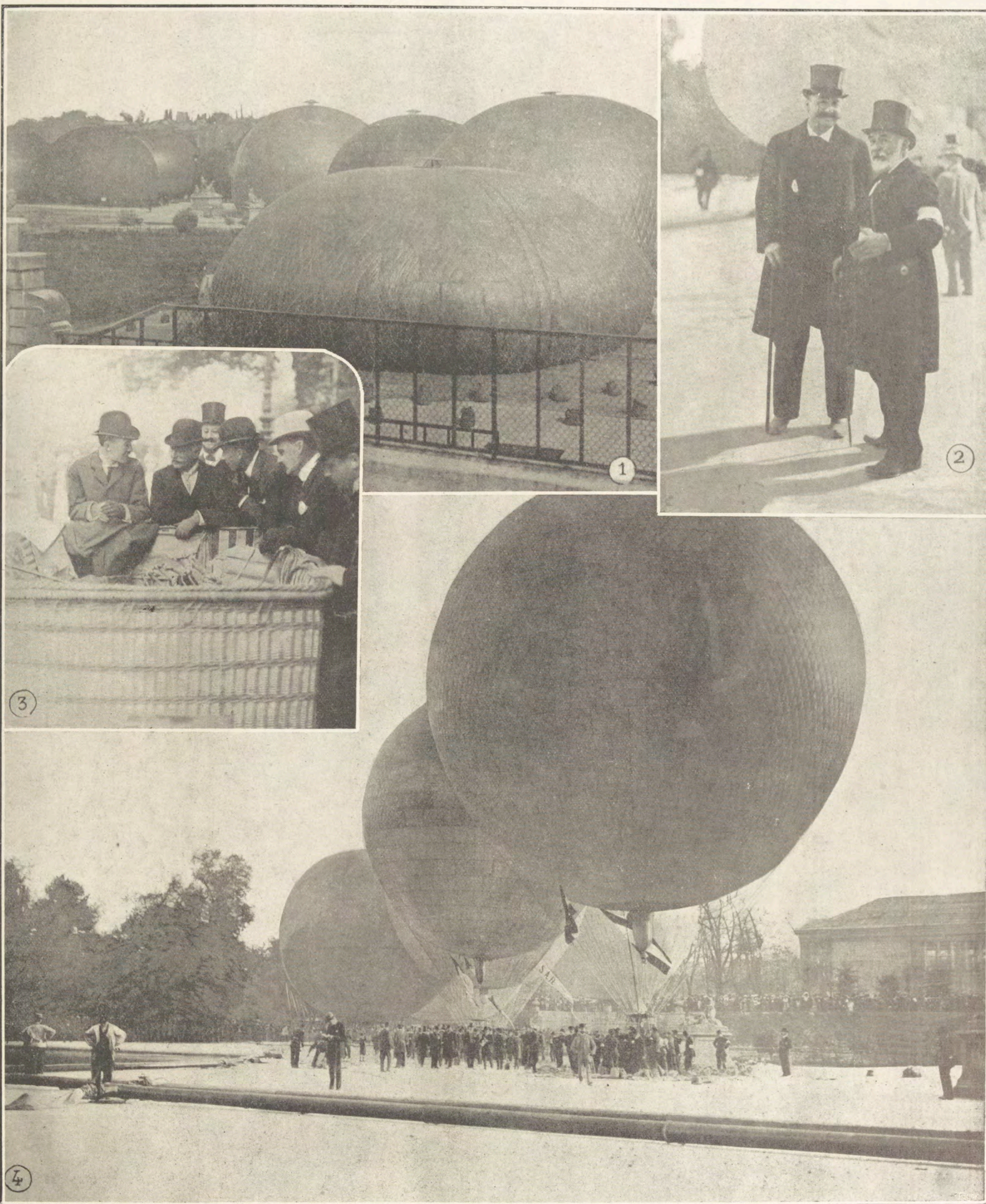


BOUGOIN

Vainqueur de la Traversée de Paris à la Nage, Professionnels (1906)



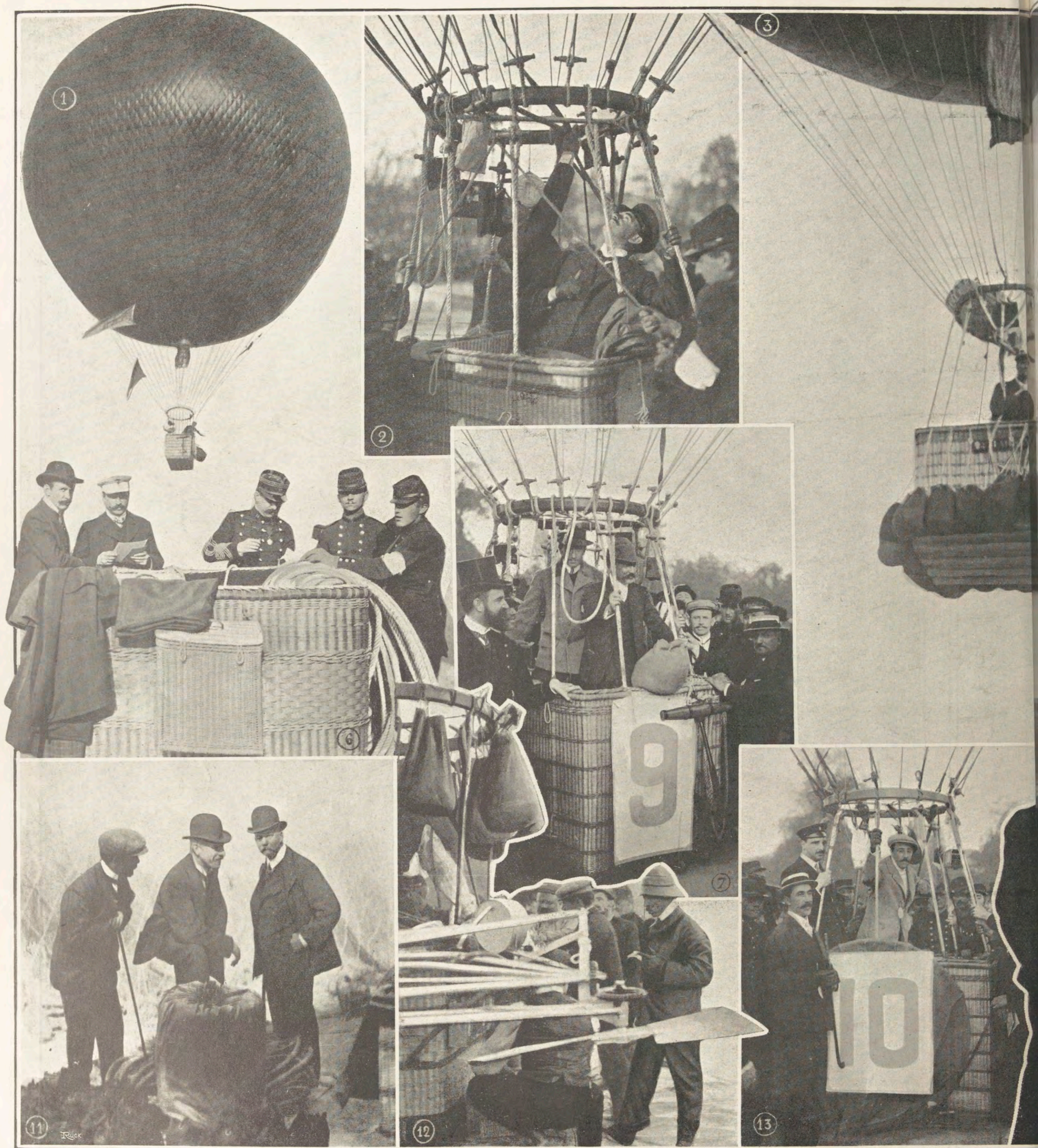
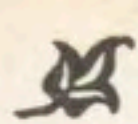
LA COUPE GORDON = BENNETT



Avant le départ, aux Tuileries.

1. Le gonflement. Les seize ballons concurrents ont été gonflés simultanément, à partir de 5 heures du matin. — 2. Le prince Roland Bonaparte, président de la Fédération Aéronautique Internationale, et M. Cailletet, président de l'Aéro-Club. — 3. Le professeur Huntington examine sa nacelle, en compagnie de M. Roger M. Wallace, président de l'A. C. de Grande-Bretagne. — 4. Les ballons prêts pour le départ. Au premier plan, le Pommern au baron Von Hewald.

C'est aux Tuileries qu'a été donné, dimanche dernier, le départ de la première Coupe Gordon-Bennett. On en trouvera les détails d'autre part.



1. A 4 h. 11 s. s'éleva le premier ballon, l'Elfe (1.850 mc., tissu de soie française) piloté par M. Vonviller, aidé par le lieutenant Cianetti (Italie). — 2. Le Dusseldorf (2.250 mc., coton verni) piloté par le capitaine Hugo Von Abercom (Allemagne). — 3. L'honorable C. S. Rolls à bord du Britannia, (cubant 2.200 mc., coton verni) (Grande-Bretagne). — 4. Le Comte H. de La Vaulx à bord du Walhalla, cubant (2.250 mc., coton verni) (France). — 5. La Ville de Châteauroux (2.250 m. c. coton verni) montée par M. J. Balsan (France). — 6. Le capitaine Ferber surveillant l'appareillage du Schwaben (1.500 mc., coton caoutchouté) que montait M. Scherle (Allemagne). — 7. Le départ du Föhn (2.250 mc., coton verni) monté par le comte de Castellon de Saint-Victor. — 8. Le lieutenant Herrera, à bord du Ay-Ay-Ay (2.250 mc.) coton verni (Espagne). — 9. M. Franck Hedges Butler, pilote du City of London

C'est le 30 septembre, aux Tuileries, qu'a été donné le départ de la première Coupe Gordon-Bennett des Ballons. Elle a obtenu le plus grand succès. Plus de 50.000 personnes se pressaient, tant aux Tuileries que sur la place de la Concorde, pour acclamer les hardis aéronautes. L'épreuve était parfaitement organisée, le



(2.200 mc. coton verni) (Grande-Bretagne). — 10. Le lieutenant Frank P. Lahm (Amérique) montant l'United States (2.080 mc., coton verni). — 11. Le professeur Huntington, pilote du Zéphir (2.200 mc., coton verni) (Grande-Bretagne). — 12. Les Deux-Amériques, ballon de M Santos-Dumont (cubant 2.150 mc., coton verni), muni d'une hélice (Amérique). — 13. M. de Salamanca, à bord du Norte (2.250 mc., coton verni) (Espagne). — 14. M. Van den Driessche, pilote de l'Ojouki (2.200 m. c., soie de Chine) (Belgique). — 15. Le baron Max von Hewald, pilote du Pommern (2.200 mc., coton caoutchouté) (Allemagne). — 16. Le départ du Montana (2.250 mc., coton verni) monté par le capitaine Kindelan (Espagne). Neuf d'entre eux sont descendus en Normandie, les sept autres ont atterri en Angleterre.

public voyait à merveille les seize ballons partant dans leur ordre et à l'heure indiquée. Le temps doux et clair d'automne sans beaucoup de vent, hélas! obligea les concurrents à tirer un parti complet des ressources de leur ballon, et leur imposa un séjour assez long dans l'atmosphère, en dépit de la proximité de l'atterrissage.

La Coupe Gordon-Bennett



Le ballon de Santos-Dumont.

1. Le départ des Deux-Amériques, monté par Santos-Dumont et son mécanicien, Chapin. — 2. Les Deux-Amériques en l'air, avec le moteur en marche. — 3. La nacelle des Deux-Amériques, montrant l'agencement des hélices et du moteur.

Le ballon de Santos-Dumont était un des plus entourés. Le Champion de l'aéroplane avait eu l'idée de munir la nacelle de deux hélices ascensionnelles, mues par un moteur de 6 chevaux. Nous en avons déjà donné la description dans un précédent numéro (1).

(1) Voir le n° 418

Pourquoi les Français n'aiment pas le Cricket

Le sport national anglais nous envoie un spectacle coupé Il faut être modeste pour jouer au cricket Un entraînement laborieux Y jouerons-nous?

Le cricket est un jeu d'été qui, pour les athlètes anglais, remplace le football, de mai à septembre. C'est proprement le jeu national de nos voisins. Ils y apportent plus d'ardeur encore qu'à l'association ou au rugby. Avec les premiers beaux jours, les champs de la banlieue des villes anglaises se couvrent de wickets autour desquels s'agitent d'innombrables équipes. Les gamins se réunissent par petites troupes et se livrent avec passion à leur sport favori. Les grands matches sont suivis par une foule considérable et connaissent peut-être plus de monde que les grandes parties de football dont l'imposante galerie étonne et humilie les joueurs français.

A cette constatation nous demeurons stupides. Nous comprenons l'enthousiasme de nos voisins pour leurs belles équipes de ballon rond ou ovale; nous n'imaginons pas du tout celui qu'ils peuvent éprouver à suivre une partie de cricket. De tous les sports anglais que l'on s'ingénie depuis quelques années à acclimater chez nous, le cricket est le seul qui n'ait eu aucun succès. Nous ne le comprenons pas, nous n'éprouvons nul désir de le comprendre et les rares personnes qui nous en vantent la beauté nous paraissent posséder une étrange mentalité.



Peut-être ce dédain procède-t-il d'une ignorance trop complète de ce qu'est le jeu national anglais. Nous n'aimons pas le cricket parce que nous n'avons pas l'occasion de le voir jouer. Mais nous n'aurons, direz-vous, aucune occasion si nous ne l'aimons pas. C'est une regrettable pétition de principe.

Pourtant il se joue, chaque dimanche d'été, quelques parties de cricket dans la douce France. Hâtons-nous d'ajouter, pour conserver la considération de nos compatriotes, que, seuls, des Anglais résidant ou se trouvant de passage en France se permettent de s'y livrer. Les équipes du Standard, de l'United, de l'Albion et du Chantilly Cricket Club sont composées d'Anglais authentiques. Nous en dirons autant de l'équipe du Stade Français et de quelques teams de Marseille, du Havre, de Lyon, de Boulogne. Un petit nombre de Français audacieux de l'U. S. P. et du R. C. F. ont tenté sans grand succès de s'adonner à cet exercice. Mais vraiment les quelques joueurs d'association du Racing qui s'y livrent sont-ils bien qualifiés pour représenter la France, en la circonstance?

Nous pouvons, si nous le désirons, voir jouer au cricket aux portes de Paris. Nous le désirons sans doute fort peu, car les rares parties qu'on y joue se disputent dans la solitude.

Ce que voient les spectateurs Le spectacle du jeu de cricket n'est pas animé comme ceux qui retiennent en général notre attention. On n'y voit ni les courses échevelées du hockey, ni l'échange de coups d'adresse du tennis; ni les étreintes rudes du football. Cependant le cricket est un jeu violent et qui exige une grande habileté, mais qui ne demande qu'une dépense intermittente d'énergie.

L'effort fait par le lanceur (bowler) pour renverser les guichets (wickets), le renvoi de la balle par le batteur, le nombre de courses qu'il fait entre les deux wickets, durant tout le temps que la balle est hors de portée des adversaires, tout cela peut nous intéresser. La partie est gagnée par le camp qui réussit le plus grand nombre de ces courses ou runs que le batteur essaye de multiplier tant que ses adversaires, ayant repris la balle, ne menacent pas ses wickets.

Mais il arrive que les plus grandes parties sont précisément celles où l'animation est la moindre. Un bon batteur renvoie la balle tellement loin qu'elle sort du champ et se perd. Il a, dès lors, tout le temps nécessaire pour gagner les six runs, maximum accordé par les règles. Dans cette circonstance on les lui accorde d'office, sans qu'il ait besoin de faire effectivement les six courses, et cela ne contribue pas à animer le jeu. Les virtuoses de la batte, obtiennent neuf fois sur dix ce résultat; si bien que tout l'intérêt pittoresque de la partie est dans la riposte foudroyante du batteur au jet très rude du bowler. C'est à chaque fois l'affaire d'une seconde. On est déconcerté de la rapidité de l'attaque et de la vivacité de la riposte. Puis la balle vase perdre très loin... et l'on recommence. Parfois, pourtant, après avoir monté à une hauteur prodigieuse, elle redescend dans le champ, et l'on s'intéresse à l'attitude d'un des adversaires du batteur, qui, désigné par son capitaine, s'apprête à la rattrapper de volée. Cette phase du jeu lui donne un peu de variété. Elle est rare dans les grandes parties et des batteurs de la force de C. B. Fry ou du prince Ranjitsilhi s'entendent à merveille à l'éviter.

On conçoit, dès lors, qu'il faut avoir soi-même pratiqué le jeu pour s'enthousiasmer d'un spec-

tacle aussi intermittent, dont la puissance et l'habileté du bowler, l'adresse et la fougue du batteur constituent presque les seuls éléments.

Un jeu de patience Les joueurs ne sont pas toujours plus favorisés que les spectateurs. Pour jouer au cricket, il faut savoir être patient. C'est pourquoi ce jeu ne convient guère au caractère français. Nos athlètes, malgré qu'ils en aient, aiment à se donner en spectacle. Il leur plaît qu'une galerie favorable applaudisse à chaque instant leur vigueur et leur rapidité. Cette manie nationale, qui nous fait si mal jouer au football, nous empêche de goûter au cricket des joies profondes.

Au cours d'une série, seuls travaillent vraiment le bowler et le batteur. De ces deux équipes de douze joueurs, dix hommes sont déjà inutilisés. Le batteur, en effet, est le seul de son camp qui opère. Ses dix camarades attendent, en dehors des limites, qu'il soit mis hors-jeu à son tour. S'il est habile, il n'est pas vite remplacé.

Les camarades d'équipe du bowler, bien qu'ils soient en jeu, ne sont pas toujours plus favorisés. Il se peut qu'au cours d'une partie un joueur du champ ne soit pas appelé souvent à reprendre la balle.

Il est parfois victime de la tactique de son capitaine et des circonstances du jeu. On comprend qu'un Français ait quelque peine à se faire à cet exercice d'attente.

L'entraînement Ce qui achève de détourner nos compatriotes de la pratique du cricket, c'est la monotonie et la lenteur de l'entraînement.

Le cricket est un jeu difficile. On ne s'improvise pas bon batteur, encore moins bowler passable. Il faut des efforts austères et répétés pour obtenir un résultat. On n'apprend pas vite à rattraper la balle de volée, à la lancer et à la renvoyer.

L'entraînement se fait au moyen d'un filet qui évite d'aller chercher la balle dans le champ. Chaque joueur s'entraîne à son tour, étant successivement bowler, batteur et wicket-keeper, ou, comme on dit élégamment en français, gardien des guichets. On ne tient pas compte des mises hors-jeu, qui ne permettraient pas un entraînement méthodique.

Le bowler apprend à lancer la balle sans ployer le bras par une rotation autour de l'épaule et un mouvement du poignet en dedans au moment du jet. La balle doit être lancée sans secousse du bras, sous peine d'être nulle (no ball) et vers le batteur qui se tient aux wickets, sinon il y aurait balle écart (wide ball). On doit lancer la balle le plus fort possible : elle sera plus difficile à reprendre. Certains bowlers habiles lancent la balle à un mètre du batteur, qui a beaucoup plus de peine à la renvoyer loin, en la reprenant près du sol; d'autres réussissent à faire avec elle de l'effet, la lançant en un point que le batteur couvre, d'où elle dévie brusquement vers les wickets découverts.

Il est très impressionnant d'être en face d'un virtuose au bowling. Un pareil joueur peut faire à lui seul gagner son équipe. Les spectateurs anglais, qui, en sont bons juges, se passionnent pour ses efforts.

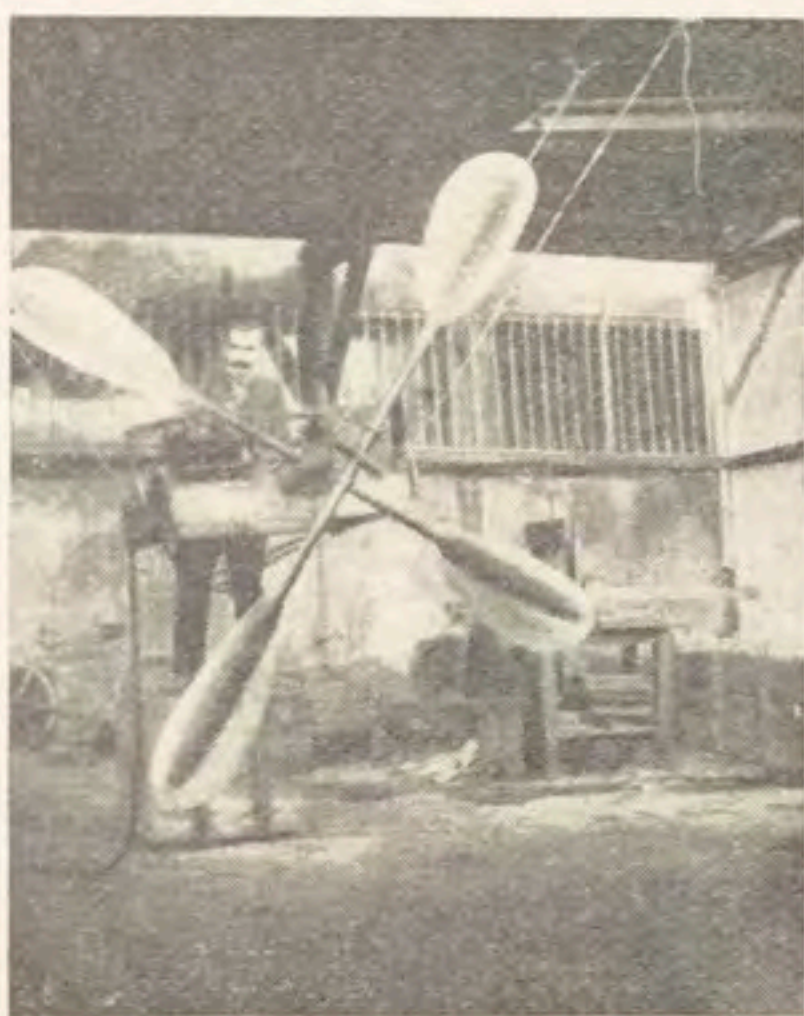
L'art du batteur s'acquiert un peu plus facilement que celui du bowler. Il exige du coup d'œil et de la vigueur : il est dur de reprendre au bout de la batte une balle lancée avec violence. Généralement, on la reprend au milieu, en la renvoyant aussi loin que possible. Si l'on est très habile on peut la renvoyer avec effet, en la faisant dévier vers un endroit du champ dégarni d'adversaires.

L'adresse des joueurs du champ reprenant la balle de volée, s'ils ont l'occasion de la faire, la valeur de la tactique adoptée par le capitaine du bowler, les gestes imprévus du wicket keeper, contribuent à rendre ce spectacle passionnant pour des initiés. Quand nos athlètes, qui ont déjà fait des progrès en ce sens, auront appris l'abnégation, la patience et le dédain de la galerie, rien ne les empêchera plus de s'intéresser au cricket, qui est un sport de modestes. F. BIDAULT.



C.=B. Fry,
capitaine de l'équipe de Cricket du Sussex, est un des plus
fameux batsmen d'Angleterre.

AUTOMOBILE



Nos collaborateurs Archdeacon, avec sa moto à hélice et le capitaine Ferber, avec son quadricycle à hélice, viennent de se matcher.

LES HÉLICES PROPULSIVES

Dans ces dernières années on a pu constater que pour les machines volantes, les hélices avaient une fort mauvaise presse.

C'est pour redresser cette erreur que M. Archdeacon a voulu frapper l'imagination du public en faisant circuler sur les routes une motocyclette mue seulement par une hélice propulsive.

Il y a parfaitement réussi, en obtenant du premier coup une vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

La loi est bien simple : quand le recul est faible, l'hélice atteint un rendement de 80 à 90 p. 100, et lorsqu'il est grand, ce rendement tend rapidement vers zéro.

Le difficile est de faire en sorte que le recul soit faible. Le recul est la différence entre la vitesse que prendrait l'hélice dans un écoulement d'air et celle qu'elle prend réellement en entraînant sa charge. Il dépend surtout du rapport qui existe entre la surface couverte par l'hélice et la surface qui, dans la charge à entraîner, résiste à l'avancement.

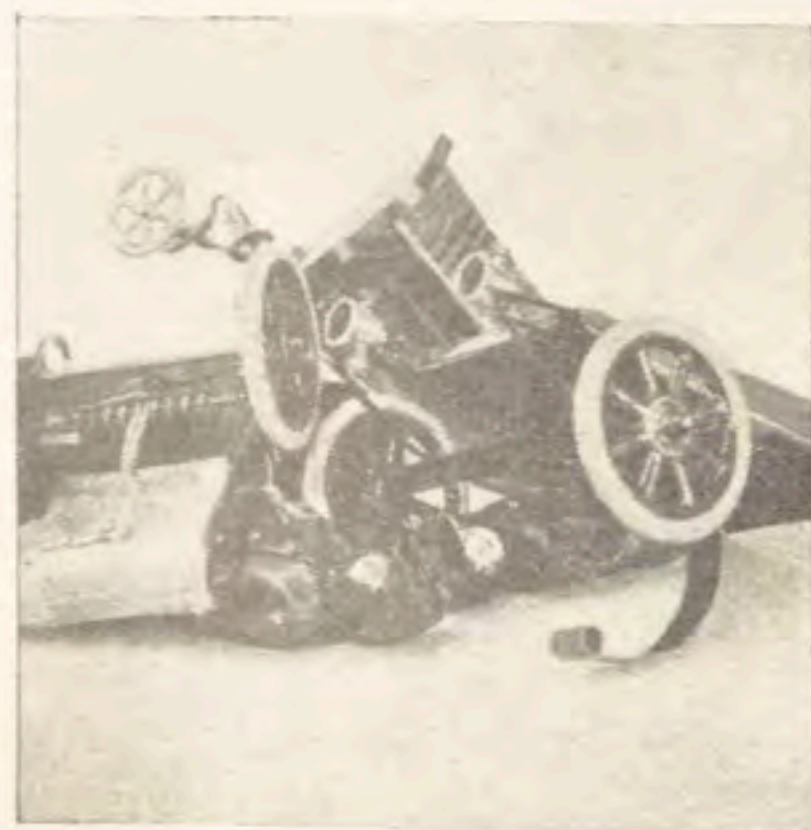
C'est pour vérifier cette loi et d'autres encore que de mon côté j'ai fait faire un châssis avec quatre roues et une hélice propulsive dont il a déjà été question ici-même (1). Un peson me donnait la traction en marche, un compteur de tours me donnait ceux de l'hélice et la force du moteur préalablement taré; enfin, un chronomètreur signalait la vitesse résultante. J'avais ainsi toutes les sommes nécessaires pour trouver la loi générale.

Comme résultat brut, avec 6 chevaux et des hélices de 1 m. 50, pas du double du diamètre, j'ai obtenu 18 kilom. 2 à l'heure.

Avec 12 chevaux et des hélices de 2 mètres, pas égal au diamètre, j'ai frisé le 40 kilomètres en faisant 39 kilom. 6. Avec le moteur de 24 chevaux Antoinette représenté ci-dessous, j'espère faire plus. Mais probablement moins que la bicyclette Archdeacon, dont le recul relatif doit être très faible. Les roues sont d'ailleurs trop petites.

Au point fixe, le groupe aviateur ci-dessus me donne 110 kilogs de traction et comme le châssis ne pèse que 100 kilogs, si mes hélices étaient placées verticalement il s'enlèverait tout seul.

Capitaine FERBER.



Automobiles de vainqueurs de grandes courses, automobiles à renversement font les frais du Concours de jouets de cette année.

CYCLISME



Quoique âgé de 3 ans et demi, le jeune Mouille, de Donzy (Nièvre), mène déjà sa machine en cycliste accompli.

LE SPORT CYCLISTE EN ALLEMAGNE.

Il est vraiment décevant de voir comment est dirigé le sport cycliste en Allemagne. Vous avez sans doute eu vent des incidents qui se sont produits dernièrement sur un vélodrome important d'outre-Rhin. Sur une piste défectueuse, aux virages en dos d'âne, un entraîneur, pour faire triompher son poulain, prenait un malin plaisir à faire embardées sur embardées, allant de la corde à l'extérieur, afin d'empêcher ses adversaires de passer, au risque de provoquer un accident mortel. Ce qui devait arriver arriva. Alors qu'une panne l'obligeait à se retirer et qu'un de ses collègues venait le remplacer, un concurrent arrivait en trombe et allait prendre la première place. Contre toute règle, le pacemaker trop consciencieux remettait toute l'avance à l'illuminé, zigzaguant et réussissant à faire tomber l'entraîneur qui osait le dépasser. Par un hasard miraculeux, l'accident ne fut pas grave, mais il aurait entraîné mort d'homme que notre motocycliste ne s'en serait pas préoccupé davantage. Evidemment, l'on ne saurait trop louer le zèle de cet individu, qui désirait voir son coureur gagner coûte que coûte, même en se servant des moyens les plus déloyaux et les plus criminels. Mais que dire des commissaires des courses qui assistaient à cet odieux spectacle sans mot dire? Sont-ils hypnotisés au point que « plus il y a de la casse, plus ils trouvent ça beau »?

Ne pourrait-on pas aviser, de façon que des faits semblables ne se reproduisent plus, alors que cet exemple est choisi entre mille parmi les procédés habituels aux entraîneurs et aux stayers qui hantent les vélodromes allemands, tant l'appât du prix leur fait commettre les pires infamies?

Car il est curieux de constater combien le public d'outre-Rhin est fou des courses derrière moteurs. Chaque dimanche, dans toutes les villes de l'empire germanique possédant un vélodrome (et quels vélodromes, la plupart du temps!) les managers organisent ces sortes de matches à la mort et refusent du monde. Aussi les prix sont-ils très beaux, et les coureurs avides de les empêcher emploient tous les moyens pour triompher.

JACQUES MORTANE.



38 partants, 22 arrivants dans la course de Donat-Beaumez-les-Loges, course de 60 kilomètres. Vainqueur E. Plateau.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 22 au 30 septembre.

AUTOMOBILE

Samedi 22 septembre.

Éliminatoires de la Coupe Vanderbilt: 1. Joé Tracy (les 478 kilom. en 5 h. 25 m. 45 s.); 2. Le Blon (5 h. 51 m. 25 s.); 3. Lyttle.

CYCLISME

Dimanche 23 septembre.

Paris-Tourcoing: 1. Louis Trousselier (271 kilom. 700 en 9 h. 56 m.); 2. G. Passerieu (40 h. 41 m.); 3. Catteau (40 h. 41 m. 2 s.); 4. Cornet. (18 arrivants.)

Vélodrome Buffalo. — Coupe Dubonnet: 1. Demangel, 2. Doutrépuich, 3. de Vogelsang.

Match Bardonnet-Meredith: 1. Meredith, 2. Bardonnet. Motocyclettes: 1. Pernette, 2. Robert, 3. Coutant.

ATHLÉTISME

Dimanche 23 septembre.

Championnat de la Seine. —

Prix Vieira: 1. Boissière.

Prix des Vétérans: 1. Hott.

Championnat: 1. De La Plane.

Prix du Comité: 1. S. N. de la Basse-Seine.

Vélodrome Buffalo. — Course d'une heure pédestre: 1. Millot (47 kilom. 315); 2. Bouchard (47 kilom. 130 m.); 3. Prévôt (47 kilom. 075 m.); 4. Thonnon (47 kilom. 050 m.); 5. Launay, 6. Thomas, 7. Vianzon.

HIPPISME

Dimanche 23 septembre.

Longchamp. — Grand Critérium (4.600 m.): 1. Ouadi Halfa, à M. Ed. Blanc (G. Stern); 2. Calomel, 3. Second Sight (42 partants.)

Prix Dollar (3.500 m.): 1. Kazbek, à M. Caillault (J. Reiff); 2. Cousine Bette, 3. Prangins. (3 partants.)

Lundi 24 septembre.

Maisons-Laffitte. — Handicap de la Tamise (4.800 m.): 1. Glouglou II, à M. Woodland (G. Stern); 2. Novio, 3. Phoenix. (21 partants.)

Mercredi 26 septembre.

Maisons-Laffitte. — La Coupe d'Or (2.000 m.): 1. Mainténor, à M. Vanderbilt (Ransch); 2. Glouglou II, 3. Tagliamento. (9 partants.)

Handicap de la Seine (3.200 m.): 1. Japonais, à M. Vanderbilt (Lane); 2. Hymer, 3. Mlle de Saint-Côme, (15 partants.)

LE CHALLENGE DE LA VIE AU GRAND AIR

C'est le 21 octobre, au vélodrome Buffalo, que sera disputé le Challenge de la Vie au Grand Air. Ce challenge est détenu actuellement par l'Association Vélocipédique d'Amateurs. L'épreuve consiste en une course, poursuite sans entraîneurs. Chaque société est représentée par trois coureurs. Les équipes luttent deux par deux et sont opposées l'une à l'autre par voie de tirage au sort. Les équipes gagnantes des séries sont mises en présence deux par deux et s'éliminent jusqu'à ce qu'il n'y ait plus que deux clubs en présence pour la finale. La victoire appartient à l'équipe dont un des coureurs rattrape et dépasse l'un des coureurs de l'équipe adverse. La société gagnante a pendant une année la garde du Challenge, son nom est gravé sur le socle. Le trophée appartiendra définitivement au club qui l'aura gagné trois fois. Les équipiers du team vainqueur reçoivent chacun une médaille d'argent.

Droit d'engagement: 5 francs par équipe.

Les engagements, reçus à l'U. V. F., seront clos le mercredi 17 octobre, à 5 heures.

NOTRE HORS-TEXTE

BOUGOIN

Bougoin, dont nous donnons aujourd'hui la photographie en hors-texte, est sans contredit le plus populaire des nageurs parisiens. Il faut avoir entendu les acclamations qui accueillent son passage dans la traversée de Paris pour s'en rendre compte.

Il se prépare actuellement pour aller courir à Londres une épreuve de douze heures.

ATHLÉTISME



A Saint-Jean-de-Luz s'est disputé le Championnat de France en voile de mer, le Club nautique de Nice le gagna.

POUR LES NAGEURS

Nous avons eu de belles épreuves de natation. En deux ans nous avons vu un sport inconnu se développer chez nous avec une telle ardeur que de suite fut atteinte la limite raisonnable des exercices aquatiques. Nous savons, à présent, que la natation n'est pas seulement un exercice utile, ce qui pourrait nous laisser indifférents, mais aussi un sport agréable; et c'est encore pour nous la raison la plus forte de nous y adonner.

Toutes les personnes qui savaient nager se sont aperçues de suite qu'elles pouvaient aller vite, avec un peu d'entraînement, et que ce serait une nouvelle occasion de gagner des médailles: on a si peu d'occasions de ce genre!

Quelques autres, prenant une grave résolution, ont décidé d'apprendre à nager pour imiter les premiers.

Je voudrais bien croire qu'elles forment un contingent imposant. Ce serait pour notre race le commencement d'une révolution marquée par deux symptômes intéressants: l'amour de l'eau et le désir de se laver qui, paraît-il, ne se confondent pas toujours. Ceux qui pourraient croire à une utopie de ce genre n'ont qu'à se rendre aux grandes épreuves de natation et à observer les concurrents de la tête jusqu'aux pieds surtout. Sur dix, il en est au moins sept à huit dont les principes d'hygiène ne semblent pas avoir des bases bien solides.

Mais il ne semble pas que jusqu'ici nos grands clubs d'athlétisme aient fait des efforts suffisants pour aider à la diffusion de cette grande idée: apprendre à nager.

Timidement, quelques-uns ont annoncé des championnats de natation réservés à leurs membres; mais il n'apparaît pas que ceux-ci aient montré un bel enthousiasme à adopter la mode nouvelle.

Peut-être ces sociétés feraient-elles bien d'organiser à leur tour des fêtes au programme attrayant, capables de retenir l'attention de nos amateurs.

L'hydrothérapie est la base de l'athlétisme; les athlètes français ne le comprennent pas assez; tout ce qui contribue à le leur rappeler doit être soigneusement encouragé.

FERNAND BIDAULT.



L'élève du maître A. Bergès fils, M. Dillon-Kavanagh, a remporté récemment le Tournoi d'Escrime de Dinard.

HIPPISME



Dans le prix de Jouvence, Génial, le cheval de M. Edmond Blanc, tomba boiteux. Le gouvernement italien l'achète comme étalon.

FINES CRAVACHES

UNE épidémie sévit en ce moment sur les jockeys, celle de vouloir gagner sa course en grand jockey.

Voici en quoi consiste cette nouvelle manière: étant donné qu'à cinquante ou cent mètres du but, votre cheval se détache avec une supériorité manifeste, il faut arrêter son élan, raccourcir les rênes, jeter par-dessus l'épaule un regard indifférent aux concurrents vigoureusement sollicités, et passer le poteau avec une encolure, ou mieux une tête d'avance sur le second.

Certes, le procédé offre de nombreux avantages. D'abord, il fatigue beaucoup moins le cavalier et sa monture, puisqu'il obtient l'effet voulu avec le minimum d'effort. Ensuite, il ouvre libre carrière aux discussions passionnées du public qui s'efforcera de supputer combien le jockey avait de livres en main ou combien le cheval avait de longueurs à sa disposition, lorsqu'il a passé devant le juge. Enfin, autant il paraît ridicule de voir un cavalier se démenner et cravacher son cheval, lorsqu'il a indubitablement la course à sa merci, autant il est d'une coquetterie raffinée, pour un jockey, de gagner en se jouant de ses concurrents ou, comme on dit vulgairement, les mains dans ses poches.

Seulement, en face de tous ces avantages, il y a un petit inconvénient. Il arrive souvent que celui qui aurait dû gagner cent fois la course la perd stupidement. Surpris par la brusque attaque d'un adversaire, le jockey épris de chic n'a pas le temps de remettre son cheval dans son train: le poteau se trouve là et la victoire lui échappe; il devient le gagnant moral de la course.

Mais cette satisfaction platonique ne fait l'affaire ni du propriétaire, ni de l'entraîneur, ni des joueurs. Cependant la matière, est si délicate qu'il est difficile d'établir une sanction officielle.

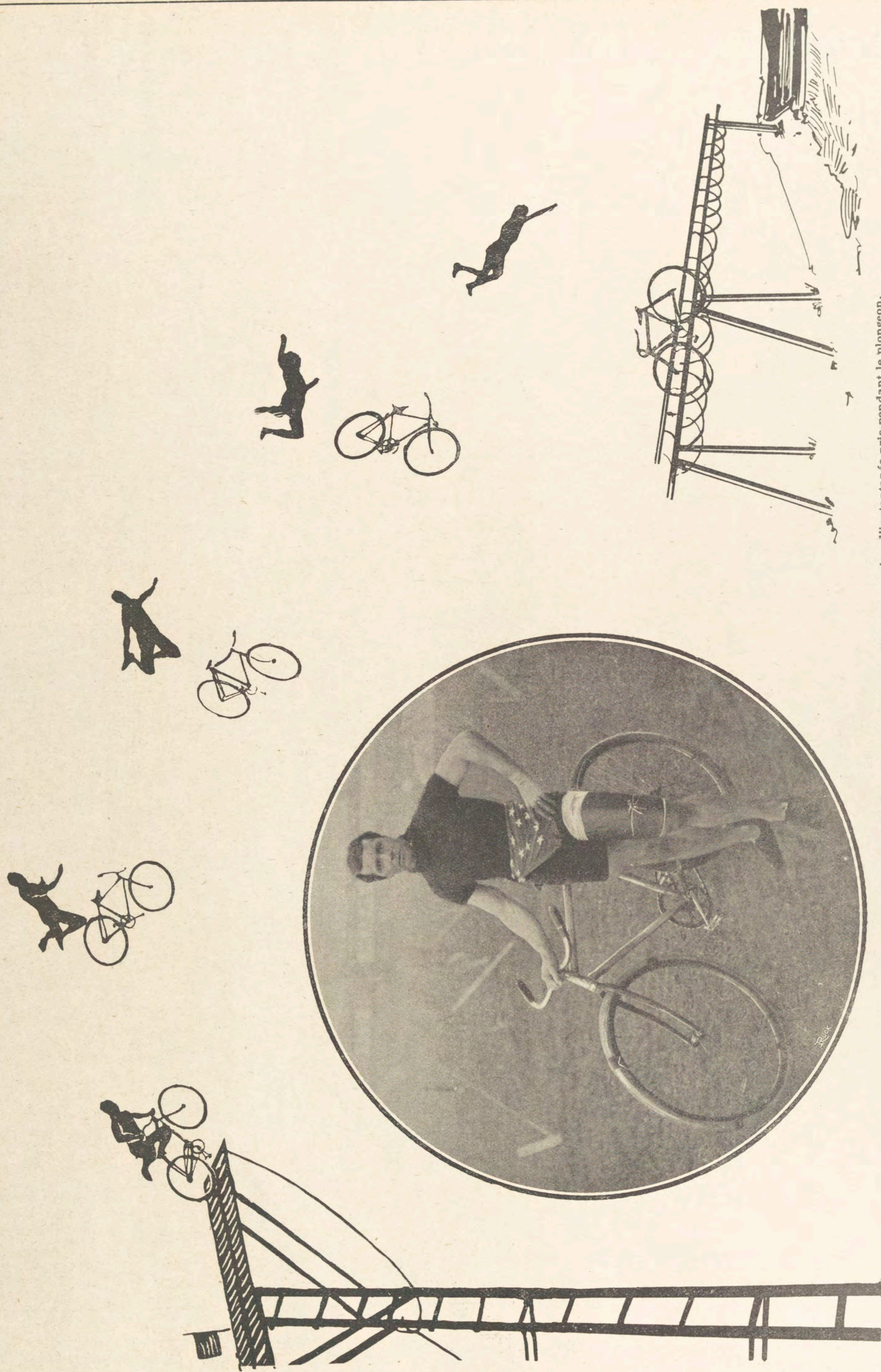
La mesure la plus normale viendra sans doute de la part des propriétaires: ils n'hésiteront pas à se priver des services des jockeys qui voudront faire parade d'une intempestive maestria.

FRANC PICARD.



Bombala, à M. de Monbel (Floch), à 3 longueurs devant Velia, remporta à Bayonne-Biarritz le Prix de la Société d'Encouragement.

LE PLONGEON DE SCHREYER



Vue schématique du plongeon du Dare Detil obtenu au moyen d'une succession d'instantanés pris pendant le plongeon.

Le « Dare Devil » Schreyer, dont nous avons expliqué le saut fantastique dans un précédent article (1), est depuis une semaine à Paris, où il a donné plusieurs séances de son impressionnant et dangereux numéro. On sait que Schreyer, partant d'une plate-forme, à 35 mètres de hauteur descend, à bicyclette, une piste large de 1 m. 50, inclinée à 45 degrés, qui se relève ensuite légèrement pour s'arrêter court. Arrivé à l'extrémité, il plonge dans le vide et retombe dans un bassin large de 1 m. 50, tandis que sa machine tombe derrière lui, dans un filet.

Nous avons représenté par un schéma les positions successives occupées, dans l'espace, par l'intrépide Américain et sa machine, au cours de son fantastique plongeon à Buffalo.

(1) Voir le n° 399.

LA SEMAINE INTERNATIONALE DE MAISONS

Par SAINT-GEORGES

La difficulté qu'éprouvent à lutter à armes égales un grand nombre de propriétaires secondaires, préoccupe notre collaborateur; des insuccès souvent immérités rejaillissent sur les élevages d'où proviennent la plupart du temps les poulains malchanceux... ou incompris * * * * *

Le Sport d'Automne bat son plein; après le Grand Critérium, le Prix Dollar, le grand handicap de Saint-Cloud, la Semaine Internationale dont le programme attire un nombre incalculable d'inscriptions pour les gros handicaps, pour la Coupe d'Or, création nouvelle de Maisons-Laffitte, comme pour de plus modestes épreuves, modestes comparativement, et toujours bien difficiles à remporter. Ce sont sans cesse les mêmes qui gagnent. Les petits propriétaires ont la vie bien dure, par suite de la difficulté qu'ils rencontrent à s'assurer la monte de leurs jockeys, ceux-ci ayant besoin d'autant plus de sang froid et d'expérience que le lot est très nombreux. Nous voyons depuis une quinzaine de jours, notamment, un grand nombre de courses dont le résultat eût été différent en changeant les montes. Il est vraiment bien regrettable que les plus ingénieuses combinaisons ne soient point parvenues à tempérer de telles inégalités de traitement. On dispute des handicaps que tout le talent du handicapeur ne parvient pas à équilibrer. L'allégeance est combattue par l'insuffisance de la monte. Il faut neuf fois sur dix que le cheval qui porte un poids de plume coure tout seul au poteau pour avoir une chance de gagner. Tout ce qu'on peut demander du jeune garçon, c'est qu'il n'empêche pas son cheval de galoper.

Dans d'autres courses où il n'y a plus d'écart de poids, nous voyons monter à 58 kilos un petit jockey que nous avons vu en selle la veille à 44 kil. et demi, c'est-à-dire portant près de trente livres de poids mort. Les entraîneurs ni les jockeys ne sont blâmables; ils ne trouvent pas de jockey; les montes sont toujours engagées, sauf en de bien rares exceptions, de telle façon que ce n'est pas à un sport destiné à nous faire connaître le meilleur de l'épreuve, que nous assistons, mais au succès des maisons les mieux outillées. Dans ces conditions, les écuries qui ne peuvent s'offrir 150.000 francs de frais supplémentaires voient passer devant elles des prix qui les aideraient à subsister, ou d'encourageantes récompenses de première grandeur.

Cette inégalité de la monte est l'une des plus insolubles questions du turf. Supprimez les dix jockeys de tête, vous en trouverez dix autres qui affirmeront aussitôt leur supériorité sur tout le reste; et ainsi de suite, jusqu'au dernier des apprentis qui rencontrera un avant-dernier nettement supérieur; de telle sorte qu'en imposant à tout instant la monte de jockeys maiden ou n'ayant pas gagné tant de courses, nous en arriverions à la même disproportion des montes.

Toutefois, avec ce système, les écuries moins fortunées pourraient-elles se trouver avoir le meilleur jockey, par l'effet du hasard pur, alors que maintenant c'est une affaire de gros sous: le pot de terre contre le pot de fer.

Si flatteur que serait pour elles ce changement de régime, se traduisant par de fréquentes éliminations, nos fines cravaches ne le trouveraient pas fort à leur goût. Car ces messieurs gagnent beaucoup d'argent, et, en dépensant facilement, ne s'inquiètent pas de tout ce qui a l'air d'une mise à la retraite, même provisoire. L'un d'eux, à son arrivée en France, avait été reçu par le grand financier auquel il avait loué ses services.

— Que fait votre père? demanda ce dernier.

— Comme vous, monsieur le baron, banquier.

Il faut croire que ce « cocher » émérite avait été élevé dans une famille à son aise, car, à la fin du premier mois de séjour dans sa maison de Chantilly, il régla sa cuisinière en lui versant soixante-dix dollars, au lieu de soixante-dix francs, simple petite confusion d'unité monétaire et de change.

Autrefois, cette question de monte était bien moins sensible qu'à présent, le nombre des jockeys d'expérience étant plus grand par rapport au nombre des chevaux; nous avions bien des « vieilles moulés » et des jeunes encore incapables; l'ensemble était cependant plus homogène, si j'ose dire, même du lourd au léger. Le pari étant moins populaire, moins répandu, on oubliait très volontiers la question de la course gagnée ou



Maintenon

Glouglou

Maintenon, gagnant de la Coupe d'Or et Glouglou, second de la même épreuve, rentrent au pesage après la course. Le fameux cheval de M. W.-K. Vanderbilt, Maintenon, par Le Sagittaire et Marcia, monté par Ransch, a triomphé dans la Coupe d'Or (2.000 m., 30.000 fr.), le 26 septembre, à Maisons, battant d'une tête Glouglou II, Tagliamento, troisième, à une longueur et demie.



Dihor.

Par Madcap et Dancerina, à M. Marghiloman, monté par Bellhouse, gagnant du Prix de l'Hudson River (1.400 mètres), le 28 septembre.



Vincent.

Par Worcester et Rigged Girl, à M. J. Lierra, monté par Ch. Childs, vainqueur du Prix de l'Escaut (15.000 fr., 2.100 mètres), le 28 septembre.

perdue pour s'exclamer sur la façon dont un jockey avait monté. La lutte est devenue plus serrée, plus âpre sur toute la ligne, aussi devons-nous déplorer de ne pas avoir sur le cheval un moyen d'action absolument uniforme, de telle façon que la victoire soit due à la qualité de la bête et non à la valeur de son cavalier. Souvent le parieur a vu juste, mais c'est le jockey qui l'a empêché d'avoir raison.

Ecueils d'élevage Cette inégalité étendue à l'entraînement est un des plus terribles écueils du petit éleveur. Où vont ses élèves ? Voilà un terrible point d'interrogation qui s'impose à son esprit. Vendre mal, au-dessous de la valeur, c'est déjà bien dur ; mais avoir la conviction que le maître ou les serviteurs tirent mauvais parti de l'animal qu'il a élevé, est malheureusement basé sur trop de pitoyables exemples. Non, non, vendre cher n'est pas tout ; la carrière du sujet vaut que l'on s'en tourmente. Que dirons-nous des animaux méconnus et écoulés à vil prix, si nous devons faire des réserves pour certains qui sont tombés entre des mains inhabiles ?

Alors les bons amis sont tout fournis de charitables critiques à l'égard de cet éleveur ; ils décrètent que ses poulinières sont mauvaises ou que les poulains n'ont pas eu les soins voulus ; cependant, bon nombre de ceux-ci ont été indignement exploités. Ces juges sévères me diront-ils qu'il y a six ans ils auraient choisi deux filles de Clamart comme poulinières dans le lot de M. Edmond Blanc ?...

Comme j'écrivais ceci, la porte de mon bureau s'ouvre, un aimable

Chazeaux, celui-ci la donna à Gladiator et en eut Fulvie ; il livra Fulvie à Flying Dutchman et en eut Dutch Skater.

— Et voilà comment on fait naître un grand cheval interrompit-il. Certes, Fulvie était donc une excellente poulinière puisqu'elle a donné le jour à Dutch Skater. Combien, comme elle, n'ont donné qu'un bon produit, au commencement, au milieu ou à la fin de leur carrière ? Dès lors comment peut-on s'aviser de se prononcer sur la jumenterie d'un haras qui est entre les mains d'un bon connaisseur ?

Mon interlocuteur haussa les épaules et continua :

— Pol Nanquette avait acheté Dutch Skater et avec son associé Delâtre l'avait envoyé chez Henri Jennings. A quelque temps de là, le vieux chapeau ayant rencontré l'éleveur lui témoigna sa joie d'avoir un tel pensionnaire :



Japonais Hymer Mademoiselle Marguerite Saint-Firmin Palestra II

L'entrée de la ligne droite dans le Handicap de la Seine (25.000 francs, 3.200 mètres).

Cette course a été remportée par Japonais, à M. Vanderbilt (Ransch). Dès le départ, Japonais, Saint-Elme, Mademoiselle Marguerite, se sont élancés en tête. Après le premier tournant, Mademoiselle Marguerite précédait Japonais. En face, Japonais reprenait le commandement. Dans le dernier tournant, Hymer se rapprochait. Dans la ligne droite, il menaçait Japonais, qui gardait cependant une demi-longueur. Mademoiselle de Saint-Come était troisième, devant Hautbois.

La Vie au Grand Air

voulez, mais je ne veux pas que mon nom soit porté par une bête!

Nous n'en finirions pas si nous voulions citer tous les chevaux qui ont dû leur gloire au hasard qui les a fait entrer dans une bonne écurie, alors qu'ils semblaient destinés à végéter et à disparaître. Gloulou II vient d'accomplir une très belle performance. La monte de Stern, dans ce handicap serré, dû à l'habileté de M. Lombard lui a valu la victoire, tandis qu'avec un autre jockey, il aurait pu n'être pas placé. Il a fallu aussi Ransch pour faire conserver le meilleur à Maintenon sur Gloulou dans la Coupe d'Or de Maisons.

L'entraîneur ne fait pas le bon cheval, mais il lui donne le moyen d'acquiescer sa qualité. Il peut favoriser ou détruire l'œuvre de la nature, selon qu'il est capable ou non, qu'il comprend ou non le sujet. Maintenon, présenté aux enchères par un petit

éleveur, aurait pu tomber en d'autres mains que celles de Duke, et n'être dans notre esprit qu'un grand veau de prix à réclamer. Qui sait même si on l'aurait jamais vu, avec la manie des essais qui règne dans certaines écuries, dès que les jeunes deux ans commencent à mettre un pied devant l'autre. Pour ne citer que deux exemples récents, on peut dire



Flying-Star Sourdine

Roquette Syphon

La Belle II

L'arrivée du 15^e Prix Biennal (1.200 mètres, 20.000 francs).

Roquette, Sourdine, Syphon, Flying-Star, se détachent dès le départ. Malgré les efforts de Roquette, Sourdine l'emporte d'une encolure. Flying-Star était troisième, devant Syphon. Sourdine, à M. Caillaud, était montée par J. Reiff.

que vivait un haras. Si les plus malins d'entre nous avaient eu à choisir six juments dans le stud de Jardy, avant les preuves, il est probable qu'ils n'auraient pas piqué dans cette jumenterie hors ligne la mère d'Ajax, fille de Clamart, ni Wandora, qui passait pour une infection.

SAINT-GEORGES.

que Presto II et Punta Gorda ont pris la bonne tangente pour créer une gloire à leurs familles et à leur élevage.

En assistant De souche royale au nouveau succès de M. Edmond Blanc, avec Ouadi Halfa, nous remarquons bien la réussite d'une jument de grand sang payée un gros prix, mais nous oublions toutes les poulinières de sang illustre, de modèle impeccable payées au poids de l'or et qui furent détestables. Il y a dans la force de l'argent la force du nombre, qu'il faut bien considérer pour quelque chose, ajoutée à la force de la bonne exploitation du produit. On ne peut demander à un éleveur — à un vrai et bon éleveur, s'entend — de produire des numéros à sensation en aussi grand nombre, s'il a six juments que s'il en possède cinquante. On a toujours dit avec raison que c'était sur une ou deux, ou trois juments, au plus,

Le Sportsman et la Finance

Les vacances sont finies; on rentre des montagnes, de la mer et des eaux; seule, la chasse tient encore éloignés de la capitale les disciples de saint Hubert, mais la chasse durera tout l'hiver et davantage. Avec octobre les affaires reprennent, et c'est le moment pour chacun d'examiner son portefeuille, de voir si la situation de ses valeurs n'a pas changé, s'il n'y a pas de précautions à prendre.

Nous croyons donner un avertissement des plus utiles aux lecteurs de la Vie au Grand Air en attirant leur attention sur les actions de nos grands charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais. La réputation de solidité de ces titres est tellement établie, tant de fortunes, dans le Nord surtout, se sont faites ou augmentées sur les charbonnages, que ces actions jouissent d'une réputation unique parmi nos valeurs industrielles et qu'un certain public de capitalistes s'occupe continuellement d'elles, achetant, vendant et reprenant l'une ou l'autre, suivant que les circonstances favorisent telle ou telle société, suivant qu'un incident quelconque met en lumière les succès ou les difficultés de tel charbonnage.

Ce public spécial fait continuellement, à la Bourse de Lille, des opérations au comptant d'un caractère essentiellement temporaire, puisque achats ou ventes ne sont effectués qu'en vue d'un écart à obtenir. C'est ce que nous appelons des placements à bénéfices, par opposition aux placements réels, qui sont faits en vue des revenus à toucher.

Ce groupe d'opérateurs est très nombreux; c'est à lui que l'on doit la hausse persistante des actions de charbonnages jusqu'à des cours que nous estimons exagérés, parce que les dividendes distribués ne les justifient plus.

Nous avons souvent traité cette question des Charbonnages du Nord et elle mérite en ce moment la plus grande attention.

Il y a 26 Sociétés de Charbonnages dans le Nord, dont les titres se négocient couramment à la Bourse de Lille. A la date du 1^{er} avril dernier, nous examinons les cours de 21 de ces titres, sans parler, naturellement, de Courrières, que la catastrophe avait mis dans une situation spéciale, et nous comparons les derniers divi-

dendes distribués. Le rendement des titres, relativement aux cours cotés le 1^{er} avril, se partageait ainsi: 3 charbonnages rapportaient de 1,58 à 2 pour cent; sept rapportaient de 2 à 3 0/0, sept rapportaient de 3 à 3 1/2 0/0, trois rapportaient de 3 1/2 à 4 0/0, un seul dépassait 4 0/0. Encore faut-il ajouter que les impôts n'entraient pas dans ce calcul, ce qui maintenait les rendements calculés au-dessus de la réalité.

Il nous parut que cette capitalisation était exagérée pour des valeurs industrielles courant de certains risques. Si la catastrophe de Courrières constituait une exception, elle ne rappelait pas moins la menace de gros aléas toujours possibles.

L'exagération des cours était évidente pour les dix charbonnages rapportant moins de 3 0/0, elle était plus ou moins certaine pour les autres, mais à coup sûr les opérateurs du marché de Lille n'étaient pas de cet avis.

Quelques études et articles de journaux révélèrent cette situation et pendant les mois d'avril et mai les Charbonnages baissèrent assez vivement. Le 31 mai Vicoigne avait baissé de 26.500 à 22.600, Marles 70 0/0 de 3.270 à 3.000 Béthune de 5.645 à 5.200, Liévin de 5.195 à 4.550, etc... Mais bientôt les spéculateurs de Lille reprirent courage et relevèrent les cours. Aujourd'hui quelques actions continuant à faiblir se trouvent très près du cours du 31 mai, tandis que la majorité s'est relevée et se trouve cotée à un niveau intermédiaire entre les cours du 1^{er} avril et ceux du 31 mai.

Nous devons remarquer que la production des houilles du Nord est inférieure de près de deux millions de tonnes à l'année précédente et que rien ne fait prévoir une augmentation générale des dividendes. D'autre part, on signale sur le marché de Lille des tendances faibles. On pourrait croire que ces riches spéculateurs se rendent compte de leurs exagérations. On se tromperait étrangement, mais ils prévoient avec une certaine crainte la rentrée des Chambres et les efforts qui vont être tentés pour améliorer le sort des mineurs par des prélèvements légaux sur les bénéfices sociaux.

Ces prévisions ont peu de valeur à nos yeux, car nous ne croyons pas que de nouvelles lois sur les mines entament beaucoup les revenus

des sociétés; il y a trop de députés actionnaires. Mais, en cette occasion, la crainte du socialisme nous semble le commencement de la sagesse pour la Bourse de Lille.

Quoi qu'il en soit des théories et des raisonnements, notre conclusion sera très nette. Nous croyons la baisse des Charbonnages du Nord inévitable, parce que les dividendes ne sont pas en rapport avec le prix des actions, parce que les augmentations de production rapides sont très difficiles dans les gisements du Nord, qu'il est presque impossible de travailler avec les machines ou haveuses électriques, parce que, enfin la hausse des charbons n'arrivera jamais à compenser les causes de baisse. Donc, il faut profiter des cours encore très élevés pour vendre. A la période de hausse actuelle succédera une baisse pendant laquelle on aura tout le loisir de racheter à des prix beaucoup plus doux.

Comment faire emploi de son argent? Très facilement, en une valeur que nous vous avons déjà indiquée et qui présente l'avantage d'être aussi un charbonnage. Achetez des actions Charbonnages du Tonkin. Elles ne sont pas à un prix exagéré; elles rapportent un dividende normal; les gisements sont énormes, à fleur de terre et même à ciel découvert; leur production peut grandir rapidement, presque sans limites, car la main d'œuvre est abondante sans aucun risque de grève.

Les Charbonnages du Tonkin situés au bord de la mer, dans la baie d'Along, ont un avenir magnifique à cause de l'augmentation de leur clientèle de paquebots et de navires, d'une part; et de leur clientèle locale, d'autre part. On sait que l'Indo-Chine est entrée dans la voie des grands travaux publics. Suivez notre conseil, il est bon, et demandez la Revue Internationale des Valeurs de Placement du 9 septembre, où vous trouverez une étude détaillée sur les Charbonnages du Tonkin.

Pour tout ce qui concerne la partie financière: renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & C^{ie},
9, rue Pillet-Will, Paris.